



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN**  
**I FALUN**  
 Enhet 2  
 Ann-Louice Jonsson

**DOM**  
 2012-10-08  
 Meddelad i  
 Falun

Mål nr  
 2899-12

### SÖKANDE

Skanska Sverige AB, 556033-9086  
 169 83 Solna

Ombud: Advokat Kristian Pedersen och Jur.kand. Erik Olsson  
 Advokatfirman Delphi KB  
 Box 1432  
 111 84 Stockholm

### MOTPARTER

1. Trafikverket  
 781 89 Borlänge

Ombud: Marie Borgblad  
 Juridik och planprovning  
 Trafikverket  
 781 89 Borlänge

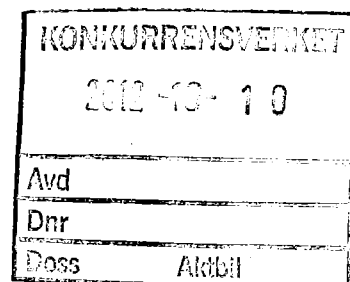
2. Bilfinger Berger Ingenieurbau GmbH, 516404-9768  
 Tyskland filial  
 Otterhällegatan 1  
 411 18 Göteborg

### SAKEN

Överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU)

### FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår Skanska Sverige AB:s ansökan om överprövning.



**BAKGRUND**

Trafikverket genomför en upphandling avseende ”E4/E20 Tomteboda – Haga södra, NS14 Rampbroar” med diarienummer TRV 2010/99523. Genom tilldelningsbeslut den 2 februari 2012 tilldelades Skanska Sverige AB kontraktet. Efter att Bilfinger Berger Ingenieurbau GmbH (Bilfinger) ansökt om överprövning beslutade förvaltningsrätten i dom den 30 april 2012 att upphandlingen inte fick avslutas förrän rättelse gjorts på så sätt att Trafikverket genomför en ny anbudsutvärdering utan beaktande av ”Skanskas likvärdiga anbud” (mål nr 601-12). Kammarrätten beslutade den 28 maj 2012 att inte meddela prövningstillstånd, varför förvaltningsrättens avgörande står fast (Kammarrätten i Sundsvalls beslut i mål nr 1166-12).

Trafikverket meddelade den 19 juni 2012 att Bilfinger tilldelats kontraktet.

**YRKANDEN M.M.**

**Skanska Sverige AB (i det följande Skanska)** ansöker om överprövning och yrkar att upphandlingen får avslutas först sedan rättelse har gjorts på så sätt att anbudsutvärderingen görs om utan beaktande av anbudet från Bilfinger. Skanska anför som huvudsaklig grund att Trafikverket, genom att anta anbudet från Bilfinger trots att anbudet inte uppfyller samtliga skakrav gällande teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga (UFB.514), har brutit mot likabehandlingsprincipen och transparensprincipen och att Skanska till följd av Trafikverkets förfarande lidit eller i vart fall riskerat att lida skada. Skanska yrkar vidare att förvaltningsrätten utfärdar editionsföreläggande mot Trafikverket avseende de CV:n som bifogats Bilfingers anbud samt därmed sammanhängande handlingar.

Skanska åberopar till stöd för sin talan bl.a. Kammarrätten i Stockholms dom i mål nr 5078-10, Kammarrätten i Göteborgs domar i mål nr 1301-12 och 935-12, foto av permanent järnvägsbro inom NL12 Norra Länken, (förvaltningsrättens anm.), tekniska specifikationer avseende Randersack-

er-bron och Eltmann-bron, kontaktlistor från Bilfinger, flygfoton över NL12, administrativa föreskrifter för NL12, byggmötesprotokoll, organisationsplaner från Bilfinger samt projektplaner för NL12 avseende år 2008, 2009 och 2011.

**Trafikverket** bestrider bifall till ansökan och anför till grund för sin inställning i korthet följande. Bilfingers anbud överensstämmer med samtliga ska-krav och uppvisar det lägsta anbudspriset. Trafikverket har inte brutit mot likabehandlingsprincipen eller transparensprincipen.

**Bilfinger** bestrider bifall till ansökan och yrkar för egen del att Skanskas ansökan ska avslås. Bilfinger anför till stöd för sin inställning i huvudsak följande. Bilfinger uppfyller samtliga krav enligt UFB.514 på teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga, såväl med avseende på företaget som sådant som på offererad projekteringssamordnare, platschef och entreprenadingenjör. Trafikverket har inte brutit mot bestämmelserna i LOU genom att anta dess anbud. För det fall brister i dess anbud konstateras föreligga, kan Skanska i vart fall inte anses ha lidit eller riskerat att lida skada i den mening som avses i LOU då även Skanskas anbud i så fall måste anses brista i uppfyllelse av de aktuella ska-kraven.

Bilfinger, som under skriftväxlingen i förvaltningsrätten bl.a. gett in CV avseende Peter Borsboom, Tobias Kulick och Erling Thommesen, åberopar till stöd för sin inställning bl.a. kompletterande förfrågningsunderlag 9 (KFU9), protokoll från samordningsmöte #74 avseende NL12, NL11 och NS18, Banverkets förbesiktningensutlåtande avseende NL12 (9 april 2009), Banverkets slutbesiktningensprotokoll avseende NL12 (13 september 2009), vittnesattest undertecknad av Svend Amland samt Kammarrätten i Stockholms dom i mål nr 924-12 och Kammarrätten i Jönköpings dom i mål nr 1030-11.

### PARTERNAS UTVECKLING AV TALAN

**Skanska** anför till stöd för sin talan i huvudsak följande.

#### Erfarenhet av samverkansbroar

Vare sig Bilfinger som företag eller någon av de nyckelpersoner Bilfinger offererat i form av platschef, projekteringssamordnare och entreprenad-ingenjör uppfyller ska-kravet på erfarenhet av samverkansbroar. Bilfinger har i vart fall inte visat i anbudet att de aktuella ska-kraven är uppfyllda. Samverkansbroar av stål och betong är mer komplicerade och betydligt mer krävande att utföra än vanliga armerade betongsbroar, varför de senare inte är att betrakta som likvärdiga.

Den permanenta järnvägsbro inom NL12 som Bilfinger åberopat som Referensuppdrag 1 avseende såväl kraven på Företagskompetens som Platschef Tobias Kulick är en byggnation på fast formställning placerad på marken. Brokonstruktionen utgör ingen samverkansbro av stål och betong och kan inte anses likvärdig med en sådan. Referensuppdrag 2 avseende Platschef Tobias Kulick är ett provisorium som byggts för att hålla i 10 år. Bron är ingen samverkansbro och kan inte anses likvärdig med en permanent sådan. De broar som Bilfinger har åberopat som Referensuppdrag 1 (Randersacker-bron) och Referensuppdrag 2 (Eltmann-bron) för Projekteringssamordnare, Peter Borsboom, är båda vanliga armerade betongbroar och således inga samverkansbroar av stål och betong eller likvärdiga med sådana. Bilfinger har, beträffande de broar som åberopats som Referensuppdrag 1 (Danube-bron) och Referensuppdrag 2 (Neckar-Neckar kanalbro och Neckar-bron) avseende Entreprenadingenjör, Erling Thommesen, inte visat att ska-kravet på samverkansbro eller likvärdigt är uppfyllt på det sätt som krävs enligt anbudsformuläret under rubriken "Bevis".

Erfarenhet av samordning med andra entreprenader

Vare sig Bilfinger som företag eller de nyckelpersoner som Bilfinger offererat i form av platschef och projekteringssamordnare uppfyller ska-kravet på erfarenhet av samordning med andra entreprenader. Bilfinger har i vart fall inte visat i anbudet att de aktuella ska-kraven är uppfyllda.

Erfarenhet av uppdrag i anslutning till järnväg och högtrafikerad väg eller likvärdigt

Bilfingers anbud uppfyller inte ska-kravet att Projekteringssamordnare, Peter Borsboom, ska ha erfarenhet av projekt i anslutning till järnväg och högtrafikerad väg eller likvärdigt. För att kravet ska vara uppfyllt krävs, inte bara att en viss kompetens finns hos anbudsgivaren, utan även att detta framgår tydligt av anbudet. Erfarenhet av projekt i anslutning till järnväg är viktig med de förutsättningar som följer av spårnära arbeten såsom t.ex. skyddsavstånd och elsäkerhetsfrågor i anslutning till högspänningsledning- ar. Uppdrag i anslutning till en flod kan inte jämföras med järnväg och högtrafikerad väg. Den omständigheten att projekteringssamordnare Peter Borsboom har erfarenhet av andra typer av broprojekt med långa spann, vilka varken avser samverkansbroar eller uppdrag i anslutning till järnväg, är irrelevant.

Erfarenhet av samma roll från minst två liknande uppdrag

Enligt anbudsformuläret ska offererad platschef ha erfarenhet av samma roll från minst två liknande uppdrag med motsvarande komplexitet. De referensuppdrag som Bilfinger har åberopat avseende Platschef Tobias Kulick utgör inte liknande uppdrag, dels då de inte avser samverkansbroar, dels då det inte visats att uppdragen inneburit samordning med andra entreprenader. Tobias Kulick var inte heller platschef inom ramen för de åberopade referensuppdragen. Han har inte erfarenhet som platschef i Referensuppdrag 1 och har vidare endast erfarenhet som platschef i en begränsad del i Referensuppdrag 2, vilket framgår av projektplanerna från NL12.

Både Referensuppdrag 1 och 2 för Tobias Kulick avser även ett och samma uppdrag, nämligen del av NL, vilket inte bör kunna tillgodoräknas en anbudsgivare två gånger, eftersom Trafikverket ställt krav på två olika referensuppdrag.

Vad gäller Projekteringssamordnare, Peter Borsboom, anges i anbudet att denne arbetat som uppdragsansvarig (project manager), vilket inte är *i samma roll* som projekteringssamordnare. Det kan vidare konstateras att den i anbudet angivna kontaktpersonen, Simone Münckwitz, bestridit att Peter Borsboom arbetat i projektet i rollen som projekteringssamordnare.

#### Otillåten komplettering

Handlingen "Vittnesattest", vilken är daterad den 31 maj 2012 och undertecknad av Bilfingers projektchef Svend Amland, kan inte tillmätas något bevisvärde, dels mot bakgrund av att Bilfinger är part i processen, dels då handlingen upprättats och getts in långt efter anbudstidens utgång. Handlingen är istället att betrakta som en otillåten komplettering enligt 9 kap. 8 § LOU och ska därför inte beaktas. Innehållet i handlingen visar inte heller att Tobias Kulick har sådan erfarenhet av rollen som platschef eller motsvarande vilket är ett krav i upphandlingen.

**Trafikverket** anför till stöd för sin inställning i huvudsak följande.

Vad avser krav på erfarenhet och yrkeskunnande hos redovisade kompetenser har Trafikverkets utgångspunkt för bedömningen av kravuppfyllnad inklusive bedömningen av "*eller motsvarande*" skett utifrån boken *Begrepp i bygg- och fastighetsbranschen* (Bengt Hansson m.fl., Svensk Byggtjänst 2009). Bilfinger har avseende samtliga krav enligt UFB.514 redovisat ifrågavarande uppgifter på det sätt som anges i anbudsformuläret. Det kan inte anses skäligt att kräva att inkomna anbud, för att anses uppfylla ställda krav, ska innehålla en uttrycklig specifikation rörande krav

som med hänsyn till återgivna referensuppdrags omfattning och innehåll alternativt offererade personers tidigare uppdrag och verksamhetsutövning, framstår som uppenbart uppfyllda. Trafikverket har vid anbudsutvärderingen bedömt att Bilfinger, genom att åberopa Peter Borsboom och de två referensuppdragen, motsvarar kraven på Projekteringssamordnare i upphandlingen. Referensuppdrag 1 (Randersacker-bron) och Referensuppdrag 2 (Eltmann-bron) är brokonstruktioner med mycket långa brospann över floder med en omfattning och komplexitet som vid varje jämförelse måste anses vara väl i klass med de broar som innefattas i förevarande upphandling. Trafikverket har vidare gjort bedömningen att Bilfinger, genom att åberopa Tobias Kulick och de två referensuppdragen, motsvarar kraven på Platschef. Trafikverkets personal inom NL:s entreprenader var även väl förtrogna med på vilket sätt och inom vilka ramar Tobias Kulick arbetat och det framstod för Trafikverket som uppenbart att kravet uppfyllts. Entreprenaden NL12 är ett mycket stort och omfattande projekt med ett antal separata byggobjekt, var och ett innehållande avancerad grundläggning, betongtunnelbyggnation i ett flertal från varandra skilda bygggröpar, trafikomläggningar, temporär järnvägsbro, temporär vägbro, permanent järnvägsbro m.m. Trafikverket har därför ansett det skäligt att jämställa de olika referensuppdragen inom ramen för NL12, med avseende på komplexitet, med enskilda projekt.

Vittnesattesten undertecknad av Svend Almland är inte att betrakta som någon otillåten komplettering i strid med 9 kap. 8 § LOU. Trafikverket har alltid rätt att begära in information för att kontrollera att anbudsgivares uppgifter stämmer. Det har inte varit fråga om att inhämta ny information, utan endast information för att kontrollera att kraven genom redovisade referensuppdrag är uppfyllda.

**Bilfinger** anför till stöd för sin inställning i huvudsak följande.

Erfarenhet av samverkansbroar

En samverkansbro är, till skillnad mot vad Skanska gjort gällande, en vanlig brokonstruktion som ofta används för okomplicerade, mellanstora broar. Samverkansbroar är således i sig inte mer komplicerade än betongbroar eller stålbroar, utan komplexiteten beror på faktorer såsom t.ex. brokonstruktion, trafiksituation och brospännens längd. Samtliga de broprojekt som Bilfinger åberopat som referensprojekt har en komplexitet och omfattning som mer än väl motsvarar det upphandlade projektets. Det är således fråga om samverkansbroar eller brokonstruktioner som är likvärdiga med eller mer komplicerade än de samverkansbroar som ska uppföras i det nu upphandlade projektet. Både Randersacker-bron och Eltmann-bron utgör likvärdiga brokonstruktioner, vilket framgår redan av de beskrivningar som lämnats i anbudsformuläret. Broarna utgör mycket komplicerade fritt frambyggda och förspända broar med enskilda brospänn på 140 meter, vilket kräver stora mått av precision och samordning mellan inblandade aktörer vid uppförandet. Av det CV som getts in avseende Projekteringsamordnare Peter Borsboom framgår vidare att denne varit delaktig i utförandet av ett antal ytterligare komplicerade broar, inklusive samverkansbroar ("composite bridges"). Åberopade referensuppdrag för Platschef Tobias Kulick utgör förvisso inga samverkansbroar, men broarna är dock likvärdiga brokonstruktioner, vilket framgår av beskrivningen i anbudsformuläret. Åberopade referensuppdrag för Entreprenadingsingenjör Erling Thommesen avser broar av stål och betong, vilket även det framgår av beskrivningen i anbudsformuläret. Av inlämnat CV för Erling Thommesen framgår vidare att denne har erfarenhet av samverkansbroar.

Erfarenhet av samordning med andra entreprenader

Vad gäller åberopade referensuppdrag inom NL12 framgår det redan av beskrivningen i anbudsformuläret att det är uppenbart att projektet inte



uppförts isolerat, utan krävt samordning med andra delprojekt inom NL. Närmare 80 samordningsmöten med andra entreprenader har hållits med avseende på NL12. Detta förhållande hade även enkelt kunnat kontrolleras med åberopad referensperson inom Trafikverket. Även övriga åberopade referensuppdrag har innefattat samordning med andra entreprenader, vilket alltid förutsätts vid så pass stora och komplicerade brobyggen som Bilfinger har lämnat referenser för. Bilfinger har förutsatt att detta förhållande var känt, underförstått eller vid behov kunde bekräftas av åberopad uppdragsgivare eller referensperson. Det skulle strida mot proportionalitetsprincipen att förkasta Bilfingers anbud enbart av den anledningen att detta inte uttryckligen angetts i uppdragsbeskrivningen.

Erfarenhet av uppdrag i anslutning till järnväg och högtrafikerad väg eller likvärdigt

Randersacker-bron korsar ett järnvägsspår samt en vattenfarled (floden Maine), vilket det senare måste anses likvärdigt med järnväg och högtrafikerad väg. Eltmann-bron uppfördes bredvid en befintlig motorvägsbro och korsar även längsväg St2277 samt en vattenfarled (Maine), vilket det senare måste anses likvärdigt med järnväg och högtrafikerad väg. Dessa förhållanden framgår av anbudsformuläret och kunde enkelt ha kontrollerats med åberopad referensperson.

Erfarenhet av samma roll från minst två liknande uppdrag

Skanskas påstående om att offererad Projekteringssamordnare, Peter Borsboom, varit statiker och inte projekteringssamordnare eller motsvarande är felaktigt. Av Peter Borsbooms CV framgår att han varit projekteringsledare ("project manager") för såväl de referensuppdrag som beskrivs i anbudsformuläret som för ett antal ytterligare projekt. I egenskap av projekteringsledare hade Peter Borsboom ett större ansvar för projekteringsfrågor än vad en projekteringssamordnare normalt sett har. Offererad Projektchef Tobias Kulick har, i både Referensuppdrag 1 och 2, haft rollen

som projektchef eller motsvarande. Tobias Kulick blev formellt sett inte utnämnd som platschef inom projektet NL12 i dess helhet förrän i september 2010, då organisation och de formella titlarna varierar beroende på bl.a. projektets storlek och företagskulturen. Titeln "platschef" är mindre lämpad för ett stort projekt såsom NL12, vilket innefattar ett antal separata delprojekt. Inom ett sådant projekt finns flera personer med motsvarande ställning med avseende på olika delprojekt. Byggnationen av flerspannsbron med montage mitt i Norrtull är en uppgift som – för det fall projektet hade upphandlats separat – hade krävt en egen platschef. Tobias Kulick ansvarade för denna uppgift och var därför i alla avseenden i praktiken platschef för de båda referensuppdragen inom NL12 alltsedan projektstarten och hade således en roll motsvarande platschefens med avseende på de aktuella broprojekten.

#### **SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET**

##### *Utgångspunkter för förvaltningsrättens prövning*

I mål om överprövning enligt LOU gäller som huvudprincip att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart och tydligt sätt anger vilka omständigheter han grundar sin talan på (RÅ 2009 ref. 69).

Förvaltningsrätten har således att pröva om det på grundval av vad Skanska anfört är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LOU och att detta medfört att Skanska lidit eller kan komma att lida skada (16 kap. 6 § LOU). De grundläggande principerna innebär att upphandlande myndigheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, genomföra upphandlingar på ett öppet sätt samt iaktta principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet (1 kap. 9 § LOU).

Ytterligare en huvudprincip enligt LOU är att anbud som inte uppfyller förfrågningsunderlagets obligatoriska krav som regel inte ska beaktas vid utvärderingen. Krav som anges i förfrågningsunderlaget måste således vara

uppfyllda för att den upphandlande myndigheten ska kunna utvärdera anbudet. Den upphandlande myndigheten får heller inte frånfalla uppställda krav, eftersom förfarandet då skulle strida mot likabehandlingsprincipen och principen om öppenhet och förutsebarhet.

*Yrkandet om editionsföreläggande*

Syftet med edition är att en part ska få del av handlingar som kan antas ha betydelse som bevis i ett mål (38 kap. 2 § rättegångsbalken [1942:740]). Förvaltningsrätten konstaterar härvid att Bilfinger under skriftväxlingen i förvaltningsrätten har gett in CV:n avseende flera av de offererade resurser, vilka Skanska menar inte uppfyller ställda krav på kompetens och yrkeskunnande. Förvaltningsrätten anser att handlingarna i målet numera innehåller den information som krävs för att förvaltningsrätten ska kunna avgöra målet och att det därför inte är nödvändigt att rätten får tillgång till ytterligare handlingar. Skanskas yrkande om edition ska därför avslås.

*Förfrågningsunderlagets utformning*

Av upphandlingsföreskrifterna framgår att upphandlingen avser en totalentreprenad i form av projektering och rivning av befintlig GC-bro och parkeringsbro, projektering och uppförande av två stycken rampbroar i form av samverkansbroar stål och betong, för väg E4/E20 som byggs över spårområdet vid Tomtebodan. Objektet omfattar även en plattbro i betong mot anslutningen till Solna och mellan broarna ska stödmurar i betong uppföras (UFA.21-22 och UFB.12). Vidare anges att samtliga kravfrågor ska vara besvarade i systemet (UFB.31), att anbudsformulär anger vad anbud ska innehålla för att kunna antas (UFB.31), att krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga framgår av Anbudsformuläret (UFB.514) samt att Trafikverket kommer att anta det anbud som har lägst anbudsutvärderingssumma (anbudsutvärderingssumma = anbudssumma + fiktiva mängder + kostnad för eventuellt förskott) (UFB.52).

I Anbudsformuläret (Bilaga 1 till UF) anges, såvitt nu är av intresse, de krav på Företagskompetens, Projekteringssamordnare eller motsvarande, Platschef/produktionschef eller motsvarande samt Entreprenad-/Projektingenjör eller motsvarande som gäller för att anbudsgivarna ska kvalificera sig för vidare utvärdering. Som krav på Entreprenadingsenjör, Platschef och Projekteringssamordnare eller motsvarande anges *"erfarenhet av samma roll från minst två liknande uppdrag med motsvarande komplexitet. Med liknande uppdrag avses samverkansbro stål och betong eller likvärdig brokonstruktion"*. För Projekteringssamordnare och Platschef eller motsvarande gäller dessutom krav på att *"uppdraget ska ha varit i anslutning till järnväg och högtrafikerad väg eller likvärdigt"* samt att *"samordning med andra entreprenader ska ha ingått i uppdraget eller likvärdigt"*. Som krav på Företagskompetens anges att *"anbudsgivare ska ha utfört tre likartade objekt. Med liknande uppdrag avses samverkansbro stål och betong eller likvärdig brokonstruktion samt att uppdraget ska ha varit i anslutning till järnväg och högtrafikerad väg eller likvärdigt samt att samordning med andra entreprenader ska ha ingått i uppdraget eller likvärdigt"*. Vidare anges bl.a. att anbudsgivaren även ska *"ha erfarenhet av lansering"*. Som bevis på att anbudsgivaren uppfyller kraven avseende teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga enligt UFB.514 ska uppgifter i anbudsformuläret fyllas i och i förekommande fall ska CV bifogas för namngivna personer. För varje referensuppdrag ska bl.a. anges uppdragsgivare, kontaktperson och uppdragsperiod. Anbudsgivaren ska vidare lämna uppgifter under rubriken "Kort beskrivning av uppdrag".

#### *Bilfingers uppfyllelse av kraven enligt UFB.514*

Förvaltningsrätten kan inledningsvis konstatera att Bilfinger har fyllt i samtliga de uppgifter som efterfrågas i anbudsformuläret, inbegripet det antal referensuppdrag som krävs samt att Bilfinger har bifogat CV:n för offererade personer i form av Projekteringssamordnare Peter Borsboom, Platschef Tobias Kulick och Entreprenadingsenjör Erling Thommesen. Mot

bakgrund av hur anbudsformuläret är utformat, anser förvaltningsrätten att det inte rimligen kan krävas att anbudsgivaren under rubriken ”*kort beskrivning av uppdrag*” ordagrant bekräftar det som efterfrågas i ska-kraven för att kraven ska anses uppfyllda. Såsom anbudsformuläret är utformat får det istället - utifrån den beskrivning som ska lämnas av anbudsgivaren avseende yrkeserfarenhet, tidigare referensuppdrags innehåll, storlek, tidsperiod osv. - göras en bedömning av om anbudsgivaren uppfyller ska-kraven (jfr Kammarrätten i Sundsvalls dom i mål nr 319--321-12).

Mot bakgrund av hur kraven på erfarenhet hos respektive nyckelperson är utformade, är det vidare förvaltningsrättens mening att bedömningen av vad som är att anse som likvärdigt, måste ske med utgångspunkt i att anbudslämnare ska ha tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet för att klara av att utföra uppdraget i upphandlingen på ett tillfredsställande sätt. Tolkningen av begreppet likvärdigt måste även läsas i ljuset av att åberopat referensuppdrag som sådant ska ha haft motsvarande komplexitet som nu aktuellt projekt. Det är vidare rimligt att Trafikverket – som utifrån behov och önskemål upprättat förfrågningsunderlaget och däri angivna krav på teknisk och yrkesmässig kompetens och förmåga - ges ett visst utrymme vid tolkningen av vad som kan anses vara likvärdigt t.ex. i fråga om brokonstruktioner.

Förvaltningsrätten noterar att Trafikverket, i kompletterande förfrågningsunderlag 9 (KFU9), uppgett att det är tillfyllest att anbudsformulärets krav på personal/kompetens tillgodoses inom olika projekt. Vidare kan konstateras att Bilfinger i anbudsformuläret – beträffande Företagskompetens – angett att Referensuppdrag 2 uppförts med lanseringsmetod. Förvaltningsrätten anser att den komplettering som Bilfinger har tillåtit göra i och med inlämnandet av handlingen ”vittnesattest” inte har medfört någon risk för särbehandling eller konkurrensbegränsning eller att kompletteringen står i strid med 9 kap. 8 § andra stycket LOU.

Förvaltningsrätten anser vid en sammantagen bedömning att de bevis avseende referensuppdrag för företaget och nyckelpersoner som offererats av Bilfinger inte företer brister i förhållande till ska-kraven i UFB.514 i sådan omfattning att de inte är att anse som i vart fall likvärdiga med de föreskrivna kraven. Förvaltningsrätten anser inte heller att Skanska på något annat sätt visat att Bilfinger inte uppfyller kvalificeringskraven för aktuell upphandling. Trafikverket har således inte agerat i strid med de grundläggande principerna när det gjort bedömningen att Bilfinger uppfyller de obligatoriska kraven enligt UFB.514. Det saknas därmed skäl för ingripande enligt LOU på den av Skanska åberopade grunden.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (DV 3109/1 C LOU).



Anna Onell

rådman