



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN
 Enhet 2
 Föredragande Ann Liljedal

DOM
 2015-06-12
 Meddelad i
 Falun

Mål nr
 51-15

SÖKANDE

Destia Oy

Ombud: Advokat Joakim Lavér och Jur.kand. Anton Johansson
 Hannes Snellman Advokatbyrå AB
 Box 7801
 103 96 Stockholm

MOTPARTER

1. Trafikverket

Ombud för 1: Advokat Adrienne De Jounge
 c/o Stella Advokater
 Box 5616
 102 45 Stockholm

2. Ramböll Sverige AB

Ombud för 2: Advokat Katerina Strömsholm
 Gärde Wesslau Advokatbyrå i Skåne AB
 Box 1422
 251 14 Helsingborg

SAKEN

Offentlig upphandling

KONKURRENSVERKET	
2015-08-11	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår Destia Oy:s ansökan om överprövning.

Dok.Id 133514

Postadress
 Box 45
 S-791 21 Falun

Besöksadress
 Kullen 4

Telefon
 023-383 00 00
E-post: forvaltningsrattenifalun@dom.se

Telefax
 023-383 00 80

Expeditionstid
 måndag – fredag
 08:00-12:00
 13:00-16:00

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Trafikverket genomför genom selektivt förfarande en upphandling av vägnätsövergripande vägytemätning med mätbil (dnr TRV 2013/37828) enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Tilldelningsbeslut meddelades den 12 december 2014 varvid Ramböll Sverige AB (Ramböll) tilldelades kontraktet.

Destia Oy (Destia) yrkar, såsom talan slutligen har bestämts, i första hand att upphandlingen ska rättas på så sätt att en ny anbudsutvärdering genomförs varvid Destias anbud tas upp till prövning och anbudet ingivet av Ramböll förkastas. Destia yrkar i andra hand att upphandlingen ska rättas på så sätt att en ny anbudsutvärdering genomförs varvid Destias anbud tas upp till prövning. I tredje hand yrkas att upphandlingen ska göras om. Till stöd för sin talan för Destia fram i huvudsak följande. Trafikverket har felaktigt förkastat Destias anbud som uppfyllde samtliga ställda krav i upphandlingen. Trafikverket har vidare antagit Rambölls anbud trots att det inte uppfyllde samtliga ställda krav i upphandlingen. För det fall Destias anbud inte hade förkastats hade Destia tilldelats kontrakt. För det fall förvaltningsrätten inte bifaller Destias första- eller andrahandsyrkande är inställningen att inget anbud i upphandlingen uppfyller samtliga ställda krav varför upphandlingen rätteligen skulle ha gjorts om. Därutöver är förfrågningsunderlaget otydligt och strider mot principen om transparens. Destia har lidit, eller riskerar att lida skada av Trafikverkets agerande.

Trafikverket bestrider bifall till Destias yrkanden och för i huvudsak fram följande. Vinnande anbudsgivare uppfyller de krav som ställts upp och har därmed rätteligen utvärderats. Destias anbud uppfyller inte alla ställda krav i upphandlingen och har därmed rätteligen förkastats. Destia har inte lidit eller riskerat att lida skada. Om domstolen finner att Destias invändningar ska vinna bifall är det tillräckligt att förordna om rättelse. Detta då upphandlingen genomförts genom selektivt förfarande där leverantörerna först har kvalificerat sig och efter det fått möjlighet att lämna anbud. Det har i

målet inte visats någon brist som ger skäl för ingripande avseende kvalificeringsfasen och det finns därmed inte skäl att förordna att upphandlingen ska göras om.

Ramböll Sverige AB (Ramböll) bestrider bifall till ansökan och anför att Rambölls anbud uppfyller samtliga ställda krav i upphandlingen.

SKÅLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förutsättningar för förvaltningsrättens prövning

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

Förvaltningsrätten har således att pröva om det på grundval av vad Destia anför är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna i LOU och detta har medfört att Destia 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).

Högsta förvaltningsdomstolen har uttalat att överprövning av en offentlig upphandling inte tar sikte på upphandlingens materiella resultat utan endast på om myndigheten förfarit formellt korrekt och iakttagit de upphandlingsprinciper och förfaranderegler som anges i LOU (HFD 2013 ref. 5).

Förfrågningsunderlaget

Av förfrågningsunderlaget framgår bland annat följande;

AUB.521 Tester vid anbudsprovning och utvärdering

Data från vägytemätningar måste vara tillförlidliga. Förutom att ha en tillräcklig noggrannhet är det viktigt att dessa data är jämförbara både geografiskt och över tiden. Med hjälp av jämförande mätningar skapas underlag för utvärdering av anbudsgivarnas förmåga att leverera mätningar med den kvalitet Trafikverket önskar. En väsentlig del av anbudsprovning och utvärdering kommer därför att bestå av jämförande mätningar med efterföljande utvärdering för att säkerställa att mätresultat är jämförbara med referensbil samt att mätresultaten är jämförbara med tidigare mätningar. Anbuderna kommer att utvärderas inom ett flertal områden av vilka jämförbarhet är ett.

De jämförande mätningarna består av två delar, jämförelse med referensmätning på teststräckor samt mätning av fyra slingor.

Teststräckorna kommer att vara ca: 5-10 st à ca 1 km och mäts med en (1) utrustning och en (1) besättning. Varje sträcka ska mätas upprepade gånger. Mätning av teststräckor beräknas ta upp till 5 mät dagar (plus en reservvecka vid dåligt väder).

Vidare ska fyra slingor mätas upprepade gånger med två (2) utrustningar med två (2) besättningar, vilket beräknas ta upp till 7 mät dagar (plus en reservvecka vid dåligt väder). Den totala mätlängden för slingmätningen kommer att bli ca: 1 500-2 000 km.

Vägsträckor som ska utgöra teststräckor och testslingor är huvudsakligen belägna i Östergötland. Eventuellt kan även teststräckor i Dalarna bli aktuella.

Tidplanen för utvärderingstester är planerad enligt följande. Mätning beräknas preliminärt pågå 2:a – 13:e juni 2014. Anbudsgivare ska ha beredskap för att kunna delta i testerna under denna period.

Av förfrågningsunderlagets bilaga 3, Tekniska tester 2014 framgår bland annat följande.

Testmätning

Testmätningarna är viktiga för att få en uppfattning om noggrannhet, precision, och hastighetsberoende relativt en uppmätt "referens" för varje mätstorhet. Omfattningen av testmätningarna är medvetet begränsade för att vara praktiskt genomförbara på rimlig tid. Testmätningarna gör därför inte anspråk på att vara fullständiga. Tillsammans med övriga utvärderingsgrunder ska de ge ett svar på om en viss utrustning är tillräckligt tekniskt kapabel att användas av Trafikverket. Trafikverket måste kunna säkerställa att levererade mätstorheter håller hög kvalitet och är jämförbara dels mot en referens och dels över tiden på olika beläggningar med varierande geometriska förutsättningar. Testmätningarna kommer att genomföras på vägar kring Linköping. Varje dag ska en kopia av mätdata från dagens genomförda mätningar lämnas till mottagningsansvarig för mätdata. Dessa data avser originaldata som ej efterbehandlats. Tidpunkt för slutlig leverans av data i av Trafikverket angivet format meddelas senast två veckor innan mätstart.

Referensmätning

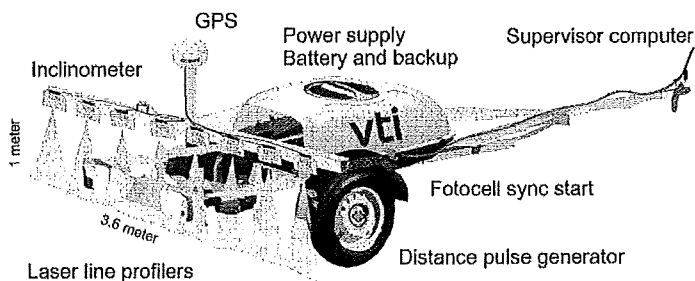
Samtliga teststräckor mäts delvis eller fullständigt med kontrollutrustning vars resultat blir den referens som mätningarna jämförs mot. Referensmätningen utförs en eller flera gånger på varje sträcka. Varje delsträcka är vald för att spegla en viss mätstorhet. I vissa fall kan olika mätstorheter studeras på samma teststräcka. En sträcka som är vald för en specifik mätstorhet referensmätts normalt endast för denna mätstorhet. I efterhand kan det visa sig nödvändigt att komplettera med referensmätning av en annan mätstorhet än den ursprungliga för sträckan. Referensmätningarna kommer att genomföras i så nära anslutning till testmätningarna som möjligt. De kan därför komma att utföras strax före, parallellt med eller efter testmätningarna. De mätinstrument som kommer att nyttjas av Trafikverket för referensmätning anges i tabellen nedan.

Mätstorhet	Kontrollutrustning
Medeltvärprofil	VTI XPS (Tvärfilmätare)
IRI	PRIMAL och totalstation
Spårdjup	VTI XPS (Tvärfilmätare)
Kurvradie	Totalstation
Backighet	Totalstation
Makrotextur	Lasersensor, Selcom
Megatextur	Lasersensor, Selcom
Längsprofil	PRIMAL och totalstation
Tvärfall	VTI XPS (Tvärfilmätare)
Position	GPS och totalstation

Nedan följer en beskrivning av respektive kontrollutrustning/metod för inmätning och beräkning av referens.

Referensmätning av tvärprofil och tvärfall (ojämnhet i tvärled) (VTI-XPS)

Som referensmätare för spårdjup och tvärfall används VTI:s tvärfilmätare VTI-XPS. Den består av en fordonsburen tvärprofilsmätare som avläser upp till 360 cm vägprofil. Mätaren är placerad på en släpvagn. Normalt registreras ett profilvärde varje millimeter i tvärled. Samtidigt samlas profilens tvärlutning in med hjälp av en inklinometer. Noggrannheten i tvärprofilen beräknas vara ± 0.5 mm.



Figur 2 VTI:s statiska tvärfilmätare – VTI-XPS

Tvärfilreferens

Vid jämförelsen av tvärprofil skapas först en medeltvärprofil per 20 meter från referensmätningen enligt samma princip som används i Trafikverkets metodbeskrivning, TRVMB 150. Mätbilens medeltvärprofil kortas ner så att de mittersta mätpunkter som utgör en ca två (2) meter bred tvärprofil återstår.

Av förfrågningsunderlagets bilaga 4, Krav och mervärde 2014 framgår bland annat följande.

1. Inledning

För att leverantör ska klara de tekniska testerna avseende vägnätsmätning ska alla krav uppfyllas i momenten mätning av vägnätsslingor och teststräckor samt uppfylla de krav som ställs i TRVMB150 och TRVMB151 för de mätstorheter som omfattas av upphandlingen.

2.1.1 Krav för validitet (leverantörens resultat i jämförelse med referensmätningens resultat).

Ytlinjetvärfall	$TR \geq 85 \% \text{ för } LR-RR ;$ $\leq 0,50 \text{ procentenheter då } RR < 3,00 \text{ procentenheter och}$ $\leq (0,50 + (RR - 3,00) \times 5\%) \text{ procentenheter då } RR \geq 3,00 \text{ procentenheter}$
Medeltvärprofil	Medeltvärprofilen kommer att jämföras punkt för punkt med referens enligt beskriven metod i bilaga 3, Tekniska tester 2014. $TR \geq 85 \% \text{ för } LR-RR ;$ $\leq 0,5 \text{ mm}$
Megatextur höger	$TR \geq 85 \% \text{ för } LR-RR ;$ $\leq 0,10 \text{ mm då } RR < 0,30 \text{ mm och}$ $\leq (0,10 + (RR - 0,30) \times 5\%) \text{ mm då } RR \geq 0,30 \text{ mm.}$

2.2.1. Krav som ska uppfyllas för repeterbarhet

(Gränsvärdena avser kontroll av data per 20 m. De mätstorheter som levereras per 1 m kommer att medelvärdesbildas till 20 m medelvärden innan kontrollen utförs.)

Skallkrav för repeterbarhet.

Mätstorhet	Percentil 75%
IRI höger	< 0,20 mm/m
Spår djup max ₁₇	< 0,5 mm
Spår djup vänster ₁₇	< 0,5 mm
Spår djup max ₁₅	< 0,5 mm
Spår djup vänster ₁₅	< 0,5 mm
Ytlinjetvärfall	< 0,20 %
Gränspunktstvärfall	< 0,20 %
Bäckighet	< 0,20 %
Kurvatur	< 3 1/10000m
Makrotextur höger	< 0,10 mm
Megatextur höger	< 0,30 mm
Längsprofil höger	> 90% ⁽¹⁾

3.1. Krav på täckning vid leverans av data

För Trafikverket är det mycket viktigt att så stor del som möjligt av vägnätet tillståndsmäts (täcks), utan att få med önskade data vid platser och tillfällen där det inte går att mäta vägen på ett korrekt sätt. Kravet på täckning av data finns för att säkerställa att Trafikverket får en allsidig beskrivning av vägnätet där även de mest ojämna vägvagniterna beskrivs. Nedan angivna krav kontrolleras separat för 20 m värden, 1 m värden och 0,1 m värden och kraven ställs dessutom separat för leverantörens båda deltagande mätbilar. Vidare gäller även kraven separat per slinga och i förekommande fall separat per varv på slingorna. De kontrollmätningar som utförs i testerna har också samma krav som de hela varven på slingorna och respektive kontrollmätning testas separat.

Krav 1:

Varje slinga ska mätas så att $AL \geq 97,5\%$ (täckning) med undantag från längsprofilerna som ska ha $AL \geq 99,5\%$ (täckning) då dessa mätstorheter ska levereras vid paus. Undantag från 97,5% täckning kan medges av Trafikverket i speciella fall (t.ex. vid tillfälliga vägarbeten). Leverantören har en skyldighet att meddela Trafikverket förekomsten av dessa situationer. Om ett tillfälligt vägarbete finns på en slinga som omöjliggör mätning minskas TL med motsvarande längd där mätning inte kan utföras.

Krav 2:

Minst 800 m giltig data (TLLD) ska levereras per flytande 1000 m mätning för alla mätstorheter. Kravet testas inom respektive mätsrädka. Med flytande 1000 m menas att kravet först testas för 0 m till 1000 m sedan för 20 m till 1020 m o.s.v. Endast de mätsträckor som är längre än 1000 m testas.

Krav 3:

Bortfall får, vid mätning på vägnätsslingor, maximalt vara 0,5%. Detta gäller alla mätstorheter.

Av förfrågningsunderlagets bilaga TRVMB 150 Mätstorheter framgår bland annat följande.

4.9 Krav på digital stillbild

Bildens komprimeringsformat ska vara JPEG. Upplösning ska vara minst 1280×960 pixels och med 24 bitars färgdjup. Komprimeringsgraden ska vara så att en normal filstorlek blir mellan 100 kb och 400 kb. Den utrustning som används ska vara av typen "progressive scan" (bilden tas vid ett och samma tillfälle) och slutartiden ska, i dagsljus, normalt vara lika med eller kortare än 1/1000 sekund. Varje digital stillbild ska innehålla metadatainformation enligt specifikationen Exif version 2.2. De informationsfält som ska fyllas i är datum, tid, position, och den riktning som bildens är tagen i (bilens färdriktning). Övrig information om kamerans inställningar som slutartid och bländartal etc. är önskvärd men inte obligatorisk.

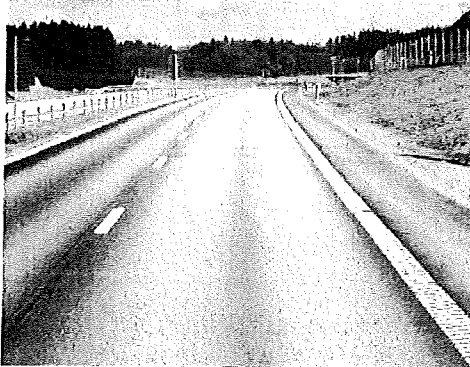
Tabell 3 Informationsfält enligt EXIF 2.2 för digital stillbild.

Chapter Name	Field Name	Förklaring	Obligatoriskt
GPS Attribute Information A. Tags Relating to GPS	GPSLatitude	dd/1,mmm/100,0/1 (Latitud WGS84)	ja
	GPSLongitude	dd/1,mmm/100,0/1 (Longitud WGS84)	ja
	GPSTimeOfDay	0-359.99 (True North)	ja
Exif IFD Attribute Information F. Tags Relating to Date and Time	DateTimeOriginal	"YYYY:MM:DD HH:MM:SS" (Tags Relating to Version)	ja
Exif IFD Attribute Information G. Tags Relating to Picture-Taking Conditions	ExposureTime		nej
	ShutterSpeedValue		nej
	ApertureValue		nej

Kameran ska vara riktad i bilens färdriktning och ha en horisontell bildvinkel på 40 till 55 grader. Bildens lodräta centrumlinje ska vara centrerad i det körfält som mäts när fordonet färdas på en raksträcka. När mätbilen står på en horisontell yta ska horisonten ligga cirka 30 % från bildens överkant. Kameran ska vara monterad så att ingen del av mätbilen eller mätutrustningen syns i bilden.

5.10 Digital stillbild

En *digital stillbild* ska tas vid starten av varje påbörjad 20 m sträcka längs vägen, synkront med övrig 20 m data.



Figur 9. Exempel på *digital stillbild*. (Bilden avser inte att återspegla de krav som ställs i kapitel 6).

Bilderna sparas i formatet JPEG med upplösningen 1280×960 pixels.

Av förfrågningsunderlagets bilaga TRVMB 151 Vägnät framgår bland annat följande.

4.3 Digitala stillbilder

Vid planering av mätning ska hänsyn tas till ljusförhållanden för att uppnå bästa möjliga bildkvalitet.

Vid mätning ska avstånd till framförvarande fordon vara minst 50 m.

Undantag från ovanstående 50 m-regel är tillåtet i följande fall:

- Tillfälligt, till exempel vid korsningar eller omkörning.
- Vid mätning i områden med hög trafik där avståndet mellan fordonen generellt är kortare än 50 m. I detta fall ska föraren, så långt det är möjligt, undvika att ligga bakom höga fordon.

4.5 Paus och bortfall

4.5.1 Paus

Mätningen kan sättas i paus då omständigheter kräver det. Då levereras enbart längsprofil, digitala stillbilder samt längdmätning.

Data ska endast levereras då mätning kan utföras med korrekt sidoläge och då övriga omständigheter tillåter att korrekta mätvärden kan levereras.

Nedan beskrivs de situationer där paus ska användas. Paus av annan orsak är ej tillåten.

- När mätbilen inte kan framföras i korrekt sidoläge på grund av:
 - Omkörning av långsamt fordon, cyklist, gående eller liknande.
 - Vagarbete.
 - Annat hinder på vägen, till exempel parkerad bil eller liknande.
 - När mätning på mätsträcka måste starta eller sluta med en sväng.

Mätningen ska pausas så länge mätbilen inte ligger i korrekt sidoläge. Se även avsnitt Mätsituationer (kapitel 4.6).

- Smuts på vägen, till exempel lera som dragits upp på vägen av traktor eller skogsmaskin.
- Enstaka partier med fukt eller vatten på vägen. Finns annat än enstaka partier med fukt eller vatten på vägen ska mätningen inte utföras. Vänta tills det har torkat upp.
- Tillfälligt vid låg fart (<15 km/h). Om trafiksituationen kräver låg fart under längre perioder ska mätning inte utföras.
- Körfältsbyte. Till exempel när ett körfält tillkommer under en mätsträcka.

Pausad delsträcka ska alltid åtföljas av anmärkning som förklarar anledningen till pausen.

4.5.2 Bortfall

Utöver paus är det tillåtet med en mindre mängd bortfall. Bortfall avser situationer då en eller flera mätstorheter inte levereras på grund av begränsningar i mätsystemet.

Bortfall får aldrig vara längre än 20 m sammanhängande. I annat fall ska mätningen köras om.

Den summerade längden av bortfall per 400 m får inte vara mer än 5%.

Den summerade längden av bortfall per mätområde får inte vara mer än 0,5%.

Längd (enligt ovan) räknas som bortfall då en eller flera parametrar saknas.

Av förfrågningsunderlagets bilaga 9b, VYM Utbytesformat framgår bland annat följande.

2.4 Leverans av bilder

Vid leverans av bilder görs detta i en separat fil med tillägget "_images" efter mätornrådesnamnet. Filändelsen ska vara ".vyz" och på samma sätt som ordinarie leveransfil är denna fil komprimerad i ZIP format.

Exempel:

M_ST_I.I.vyz -> Ordinarie leveransfil innehållande huvudfil och datafiler i XML
M_ST_I.I_images.vyz -> Fil innehållande JPG bilder (ZIP komprimerad)

Innehållet i "_images"-filen ska vara en mappstruktur där varje Mätsträcka-JD bildar en mapp och innehållet i den mappen består av en uppsättning bilder för en eller flera mätta delsträckor för denna mätsträcka.

Exempel:

```
M_ST_I.I_images.vyz
57934935-7900-4faf-ad9b-139f306dc796

DS_0_137_0000.jpg
DS_0_137_00020.jpg
DS_0_137_00040.jpg
...
DS_137_831_00000.jpg
DS_137_831_00020.jpg
DS_137_831_00040.jpg
...

dd977280-817b-4654-9bc3-206ff46babe9

DS_0_1881_00000.jpg
DS_0_1881_00020.jpg
DS_0_1881_00040.jpg
DS_0_1881_00060.jpg
...
```

Som framgår av exemplet ovan så ska bilderna utmed delsträckan namnsättas på ett sätt som gör att det går att knyta information till ett speciellt segment för varje delsträcka. Därför namnsätts filen enligt följande:

DS_"STARTAVSTÅND"_"SLUTAVSTÅND"_"termvärde för term 258".jpg

Bilder ska levereras även för pausade sträckor.

Av förfrågningsunderlagets bilaga 9c, VYM Termidentiteter framgår bland annat följande.

4. Mätstorheter för 20m-sträckor (20m mätsegment)

4.1 Obligatoriska

Termid	Betydelse	Antal dec
258 ¹	Segmentets startpunkt på delsträckan uttryckt i meter	0
257	Segmentets längd uttryckt i meter	0
260	Fordonshastighet i km/h	0
1025	Spårdjup max ₁₇ i mm	1
1026	Spårdjup vänster ₁₇	1
1105	Spårdjup höger ₁₇	1
1287	IRI höger	2
1310	IRI vänster	2
1541	Kurvatur	0
1547	Backighet	1
3020	X-koordinat (SWEREF 99 TM)	1
3021	Y-koordinat (SWEREF 99 TM)	1
3023	Radialt medelfel för position	0
8025	Spårdjup max ₁₅	1
8026	Spårdjup vänster ₁₅	1
8105	Spårdjup höger ₁₅	1
-	Digitala stillbilder (särskilt leveransformat, se bilaga 9b)	

¹ Startpunkten ska relateras till aktuell delsträckas startpunkt

Av Mätprogram för tekniska tester 2014 framgår bland annat följande.

Leverans av mätresultat från vägnötmätning

Mätresultat ska levereras till Trafikverket senast 2014-08-29. Mätresultat levereras i enlighet med underbilagorna 9a till och med 9d, med den ändring som beskrivs nedan. Möjlighet att senare komplettera/justera överlämnat mätresultat för att rätta till fel kan inte garanteras. Mätningarnas identitet ska anges som identitet för mätområde (matomrade id) i leveransfiler

(se bilaga 9b) och bilda leveransfilens namn. Exemplet nedan avser de 2 utrustningarna A och B. Varje leverantör ska leverera data på motsvarande sätt.

Utrustning	Slingsa	Mätning	matomrade ID enl. bilaga 9b	Filaamn
A	A	A01	AA01	AA01.vyz
A	A	A02	AA02	AA02.vyz
A	B	B01	AB01	AB01.vyz
A	B	B02	AB02	AB02.vyz
A	C	C01	AC01	AC01.vyz
A	C	C02	AC02	AC02.vyz
A	D	D	AD01	AD01.vyz
A	D	D	AD02	AD02.vyz
A	D	D	AD03	AD03.vyz
A	D	D	AD04	AD04.vyz
A	D	D	AD05	AD05.vyz
B	A	A01	BA01	BA01.vyz
B	A	A02	BA02	BA02.vyz
B	B	B01	BB01	BB01.vyz
B	B	B02	BB02	BB02.vyz
B	C	C01	BC01	BC01.vyz
B	C	C02	BC02	BC02.vyz
B	D	D	BD01	BD01.vyz
B	D	D	BD02	BD02.vyz
B	D	D	BD03	BD03.vyz
B	D	D	BD04	BD04.vyz
B	D	D	BD05	BD05.vyz

Varje leveransfil enligt ovan innehåller en huvudfil och en mätdatafil. (ex AA01.vyh och AA01.vym, Se bilaga 9b).

Kommentar till leveransformatet vid testerna

Vid normal produktion innehåller varje beställningsunderlag unika identiteter för bl.a. uppdrag, mätområden och mätsträckor. Till varje mätsträckaid kopplas endast en mätning. I samband med testerna kommer detta inte att gälla. Varje mätsträckaid kommer att ha koppling till alla de mätningar som utförts på den aktuella mätsträckan.

Normalt enligt bilaga 9b ska vid leverans huvudfil och datafil innehålla den unika mätområdesidentitet som beställningsunderlaget innehåller, tex:
<matomrade id="404b8905-4e56-4097-9d74-96c72ea0cf1a">

I samband med testerna ska istället för varje leverans enligt ovan för matomrade id anges aktuell mätningens identitet t.ex. för mätningen BA02:
<matomrade id="BA02">

Mätbeskrivningstermer (se bilaga 9c) ska ges värden enligt nedan:

- 7 Leverantör (kod enligt ovan)
- 8 Utrustningstyp (=1 vid testerna)
- 9 Utrustningsindivid (registreringsnummer)
- 10 Förare
- 11 Operatör

Vad parterna anför

Destia för fram i huvudsak följande. Trafikverket genomför den aktuella upphandlingen som ett selektivt förfarande. I förfrågningsunderlaget under punkten AUB.521 beskrivs hur utvärderingen i upphandlingen går till. En

väsentlig del av utvärderingen består av utförande av mätningar av särskilda vägsträckor med efterföljande utvärdering. Mätningarna syftar till att säkerställa anbudsgivarnas förmåga att leverera mätningar och mätdata med den kvalitet som Trafikverket önskar. Mätningarna utförs av anbudsgivarna själva och resultatet av mätningarna levereras i form av mätdata till Trafikverket. Utvärderingen består av två olika mätningar. Det är dels jämförelse med referensmätning på teststräckor, dels mätning av fyra vägnätsslingor. I förfrågningsunderlagets bilaga 4, "Krav och mervärde 2014", framgår bland annat de obligatoriska krav som ställs på anbudsgivarnas mätningar. Kraven på mätningarna avseende referensmätning på teststräckor uttrycks i form av vilken största tillåtna avvikelse som anbudsgivarens egna mätdata får ha i förhållande till Trafikverkets egna referensvärden. En för stor avvikelse innebär att anbudet inte uppfyller kraven. Kraven på mätningarna avseende mätning av vägnätsslingor uttrycks i form av den största tillåtna avvikelse som anbudsgivarens egna mätdata får ha i förhållande till varandra. Om en avvikelse i mätdatan överstiger vad som föreskrivs i kravspecifikationen uppfylls inte kraven.

Destias anbuds krav-uppfyllnad

Medeltvärprofil

Vad gäller kravet avseende medeltvärprofil tar det sikte på mätningarna avseende teststräckor, det vill säga där anbudsgivarnas mätdata jämförs med Trafikverkets egna referensvärden. Av kravet följer att anbudsgivarnas mätdata måste överensstämma till minst 85 procent med Trafikverkets egna referensvärden. Detta innebär i praktiken att eventuella avvikelser i anbudsgivarnas mätdata som överstiger 0,5 mm medför att kravet inte uppfylls. Destia erhöll 74,63 procent och Trafikverket bedömde att Destia inte uppfyller det aktuella kravet. På fråga från Destia har Trafikverket uppgivit att de använt ett så kallat lågpassfilter på sina referensvärden. Det innebär i korthet att Trafikverkets egna referensvärden har omräknats och att de har fått ett annat värde än om lågpassfiltret inte hade använts. Det framgår inte

någonstans i förfrågningsunderlaget att ett lågpasfilter ska tillämpas på mätdatan eller att Trafikverkets referensvärden är filtrerade. De mätdata som Destia har levererat till Trafikverket har inte hanterats genom ett lågpasfilter, utan har levererats ofiltrerade. Detta innebär att när Trafikverket har jämfört sina egna referensvärden med Destias mätdata har Trafikverket inte använt jämförbara värden. Om Trafikverket rätteligen hade använt ofiltrerade referensvärden, i enlighet med hur förfrågningsunderlaget ska förstås, och jämfört dem med Destias ofiltrerade mätdata hade värdena dels varit jämförbara, dels lett till att Destia uppfyller kravet. Vid en sådan jämförelse hade Destias resultat blivit ca 87 procent, vilket överstiger kravet på 85 procent.

Vid filtrering av referensvärden är det viktigt att se till att värdena speglar den faktiska ytan på vägbanan och att ojämnheter på vägbanan kan utläsas. Man kan således inte använda ett för stort filter. Det filter om 150 mm som Trafikverket har använt är alldeles för stort. Den filtrering som Trafikverket har gjort innebär bland annat att höjningar och sänkor i vägbanan utjämnas så mycket att dessa inte beaktas vid jämförelsen mot anbudsgivarnas mätdata. Med andra ord innebär filtreringen att acceptansnivån vad avser avvikelser från Trafikverkets referensvärden förändras.

Ingen anbudsgivares mätdata avseende medeltvärprofil ska enligt förfrågningsunderlaget filtreras. Av bilagorna till förfrågningsunderlaget framgår att Trafikverkets egna referensvärden ska hanteras på samma sätt som anbudsgivarnas mätdata. Detta innebär således att även Trafikverkets referensvärden ska vara ofiltrerade vid jämförelse med anbudsgivarnas mätdata. I branschen är det brukligt att jämföra ofiltrerade mätdata och referensvärden med varandra respektive filtrerade mätdata och referensvärden med varandra. Det är inte brukligt att jämföra ofiltrerade data med filtrerade data eller referensvärden. Förfrågningsunderlaget innebär således att anbudsgivarnas ofiltrerade mätdata ska jämföras med Trafikverkets ofiltre-

rade referensvärden. Att Trafikverket har jämfört Destias ofiltrerade mätdata med filtrerade referensvärden innebär att utvärderingen har skett på ett sätt som strider mot förfrågningsunderlaget.

Bristerna i upphandlingen avseende medeltvärprofil beror på flera samverkande fel. För det första har Trafikverket och VTI använt en ny typ av mätutrustning för att ta fram referensvärden att jämföra mot anbudsgivarnas mätdata. Utrustningen innehåller en så kallad linjelaser som kan mäta flera punkter på vägbanan samtidigt. I tidigare upphandlingar har Trafikverket använt en annan typ av mätutrustning, en så kallad punktlaser som mäter en punkt i taget på vägbanan. För det andra har Trafikverket, samtidigt som man använt en ny mätutrustning med andra funktioner än tidigare använd mätutrustning, använt samma specifikationer och kriterier för mätutrustningen som man använde i den föregående upphandlingen. Dessa specifikationer och kriterier är anpassade till den mätutrustning som då användes. Den nya mätutrustningen har inte samma noggrannhet för avvikelser som den tidigare använda utrustningen. Den tidigare utrustningen har en noggrannhet på $\pm 0,5$ mm, det vill säga den tillåter avvikelser $\pm 0,5$ mm från de verkliga förhållandena på vägen. Upplösningen i den nya mätutrustningen är 0,150–0,550 mm. Normalt sett är noggrannheten i utrustningen dock sämre än upplösningen. Av de referensvärden Destia har fått ta del av från Trafikverket kan Destia konstatera att noggrannheten för avvikelser i den mätutrustning som använts uppgår till 1,8 mm, det vill säga utrustningen som Trafikverket använt tillåter avvikelser upp till $\pm 1,8$ mm. Att tillåta så höga avvikelser innebär att felaktiga värden som uppstår på grund av fel eller brus i mätutrustningen räknas med i referensvärdena. Det är alltså inte bara höjningar och sänkningar i vägen som beaktas i referensvärdena, utan även värden som uppstår på grund av fel eller brus i mätutrustningen. Av förfrågningsunderlaget framgår att den tillåtna noggrannheten för avvikelser som anbudsgivarnas mätutrustning får ha är $\leq 0,5$ mm, det vill säga tillåten avvikelse är $\pm 0,5$ mm från de verkliga förhållandena

på vägen. Dessa två omständigheter gör att upphandlingen har blivit felaktig och förklarar också varför Trafikverket i strid med förfrågningsunderlaget har filtrerat referensvärdena med ett 150 mm filter. Genom att använda ett 150 mm filter har Trafikverket sökt ta bort fel och brus i referensvärdena som orsakas av mätutrustningen, för att kunna göra en jämförelse med anbudsgivarnas mätdata som inhämtats med mätutrustning som har en noggrannhet för avvikelser på $\pm 0,5$ mm. Det ska här noteras att samtliga anbudsgivares mätdata har mätts upp med den typ av utrustning som Trafikverket har använt i tidigare upphandlingar, det vill säga punktlasrar. Sammanfattningsvis hade problemen inte uppstått om Trafikverket använt en punktlaser med en acceptansnivå på $\pm 0,5$ mm och Trafikverket hade inte i strid med förfrågningsunderlaget behövt filtrera referensvärdena. Alternativt hade Trafikverket i förfrågningsunderlaget kunnat föreskriva en acceptansnivå för anbudsgivarna på $\pm 1,8$ mm istället för $\pm 0,5$ mm. Destia har levererat mätdata fullt ut i enlighet med förfrågningsunderlaget. Trafikverket har däremot utvärderat anbudet i strid med vad som följer av förfrågningsunderlaget. Om Trafikverket rätteligen hade utvärderat Destias anbud utifrån vad som följer av förfrågningsunderlaget hade anbudet bedömts uppfylla det aktuella kravet.

Destia hade även uppfyllt kravet avseende medeltvärprofil om Trafikverket hade tillämpat de avrundningsregler som framgår av förfrågningsunderlaget. Trafikverket har uppgivit att upplösningen för XPS:en är ungefär 0,30 mm och att noggrannheten är 0,06 mm vilket ger att noggrannheten i tvärprofilen i vart fall är 0,8 mm och inte 0,5 mm som Trafikverket har angett i förfrågningsunderlaget. Att upplösningen är 0,30 mm innebär nämligen att referensvärdet kan vara 0,30 mm lägre eller 0,30 mm högre än det verkliga värdet. Enligt förfrågningsunderlaget ska avrundning alltid ske nedåt för värdesiffrorna 0, 1, 2, 3 och 4 och uppåt för värdesiffrorna 5, 6, 7, 8 och 9. I realiteten tillåts således avvikande värden i anbudsgivarnas mätdata från referensvärdet 5,5 mm med som lägst 5,1 mm upp till värdet 5,9 mm. Detta

innebär att noggrannheten i tvärprofilen är i vart fall 0,8 mm. Den faktiska noggrannheten i referensprofilerna är dock högre än så. Av referensmedeltvärprofilen för medelvärden över 1 meter uppgår noggrannheten för avvikelser i den mätutrustning som använts till 1,8 mm. Även om noggrannheten i Trafikverkets referensvärden inte varit 1,8 mm utan endast 0,8 mm så hade Destia uppfyllt kravet avseende medeltvärprofil om Trafikverket hade tillämpat de avrundningsregler som framgår av förfrågningsunderlaget.

Trafikverket har dessutom inte baserat referensvärdena avseende medeltvärprofil på mätningar vid varje 0,1 meter, det vill säga 10 avläsningar för varje 1 meter, när referensvärdena har inhämtats. Av förfrågningsunderlaget följer att anbudsgivarnas mätdata avseende medeltvärprofil ska inhämtas vid varje 0,1 meter för att sedan beräkna ett medelvärde för varje 1 meter. Vidare framgår av förfrågningsunderlaget att Trafikverkets referensvärden ska inhämtas på samma sätt som anbudsgivarna. När Trafikverket inte inhämtat värden vid varje 0,1 meter så innebär det att dessa referensprofiler har helt felaktiga värden eftersom referensprofilerna inte bygger på medelvärden från avläsningar av vägbanan vid varje 0,1 meter, utan på avläsningar vid varje 1 meter. Referensvärdena saknar således 90 procent av de data som värdena ska bestå av enligt förfrågningsunderlaget. Att Trafikverket handlat i strid med förfrågningsunderlaget och använt felaktiga referensvärden innebär att utvärderingen av anbudsgivarnas anbud har blivit helt slumpmässig.

Ytlinjetvärfall

Vad gäller kravet avseende ytlinjetvärfall tar det kravet sikte på mätning av vägnätsslingor. Kravet består av flera krav avseende ytlinjetvärfall. Ett av kraven som ska uppnås till 80 procent har Destia uppnått 1,3 procent enligt Trafikverket. Ett annat krav ska anbudsgivare nå upp till minst 0,95. Där nådde Destia upp till 0,989 procent. Avseende ett tredje krav skulle anbudsgivare uppnå värden $\pm 0,5$ där Destia uppnått -3,676. Trafikverket har

härvid bedömt att Destia inte uppfyller kraven avseende ytlinjetvärfall. Detta är dock en felaktig bedömning. I samband med utvärderingen skickade Destia in 25 filer med preliminära mätdata. Leveransen av mätdata skedde vid två olika tillfällen, dels medelst USB-minne den 26 september 2014, dels genom uppladdning av zip-filer på en server den 31 oktober 2014. Mätdata som levererades den 26 september innehöll fullständigt korrekta data avseende ytlinjetvärfall. Det visade sig dock att mätdata som laddades upp den 31 oktober innehöll felaktiga värden och samtliga anbudsgivare gavs tillfälle att förtydliga sina uppgifter. Vid en kontroll upptäckte dock Destia felaktigheter i de nya ingivna uppgifterna och gjorde ytterligare en korrigering. När Trafikverket sedan gjorde utvärderingen verkar det som att de lagt de felaktiga uppgifterna till grund för bedömningen av kravuppfyllnad. Det borde ha framstått som uppenbart för Trafikverket att uppgifterna inte var de riktiga mätdata som framkommit under mätningarna. Det torde härvid ha ankommit på Trafikverket att antingen anmoda Destia att inkomma med ytterligare förtydliganden för att läka felaktig data eller i vart fall bortse från den vid utvärderingen. Trafikverket hade ju låtit övriga anbudsgivare fullt ut förtydliga sina anbud i detta hänseende och Destia levererade fullständigt korrekta mätdata den 26 september.

Megatextur höger

Vad gäller megatextur höger tar det kravet sikte på mätningarna avseende mätning av vägnätsslingor. Av kravspecifikationen framgår att det relativa mätfelet mellan de fem mätningarna får vara högst fem procent. Destia har fått avvikelser på 7,28 procent respektive 6,11 procent. Enligt förfrågningsunderlaget ska beräkningen av mätdata beräknas på ett medelvärde på enmetersdata över sträckor om 400 meter. Detta kan inte förstås på något annat sätt än att det är ett aritmetiskt medelvärde som avses. Med ett aritmetiskt medelvärde avses det genomsnittliga värdet av en uppställning tal. Trafikverket har dock istället använt en RMS-metod (Root Mean Square)

som inte kan utläsas ur förfrågningsunderlaget. Trafikverket har använt en annan formel för beräkning än vad som beskrivs i förfrågningsunderlaget vilket har lett till att Trafikverket har gjort felaktiga bedömningar. Med tillämpning av den felaktiga beräkningsmetoden har Destias anbud inte bedömts uppfylla kravet. Med en korrekt tillämpad beräkningsmetod skulle Destias anbud inte ha fått avvikelser överstigande fem procent och därmed bedömts uppfylla kravet.

Rambölls anbuds krav-uppfyllnad

Medeltvärprofil

Ramböll erhöll 90,65 procent avseende medeltvärprofil och bedömdes således uppfylla kravet. Det är inte helt klart för Destia hur Ramböll har beräknat sina levererade mätdata. Att Ramböll erhållit ett så högt resultat beror dock på att Ramböll har levererat mätdata som filtrerats på motsvarande sätt som Trafikverket filtrerat sina egna referensvärden. Destia har gjort egna jämförelser på basis av Rambölls respektive Destias mätdata och kan mot denna bakgrund konstatera att Ramböll lämnat filtrerade mätdata. Vid en jämförelse med Trafikverkets filtrerade referensvärden har Ramböll bedömts uppfylla kravet. Rätteligen skulle Rambölls mätdata dock ha utvärderats ofiltrerade mot Trafikverkets ofiltrerade referensvärden. I ett sådant fall skulle Ramböll med mycket stor sannolikhet inte ha uppfyllt kravet avseende medeltvärprofil.

Leverans av 20 metersdata

Trafikverket har uppställt ett obligatoriskt krav innebärande att data ska levereras i rätt format och detta krav ska upprätthållas gentemot samtliga anbudsgivare. Oaktat bristens karaktär innebär bristen att anbudet inte uppfyller samtliga ställda krav. På grund av formatfel gick Rambölls data inte att läsa i den form den levererats. För att göra Rambölls mätdata läsbar har Trafikverket, i strid med principerna om transparens och likabehandling, rättat formatfelet i Rambölls anbud. Formatfelet har inneburit bortfall av

två separata 20 meterssträckor inom en och samma 400 meterssträcka. Totalt har den summerade längden av bortfall på den aktuella 400 meterssträckan uppgått till 10 %. Högsta tillåtna bortfallet var enligt kravet 5 %.

Exif version 2.2

Det krav som Trafikverket har uppställt i upphandlingen innebär att samtliga digitala stillbilder ska innehålla metadatainformation enligt specifikationen Exif version 2.2. Beskrivningen i bilden måste alltså innehålla uppgiften eller "tagen" "ExifVersion 0220" för att kunna uppfylla kravet. Om bilden inte innehåller "tagen" "ExifVersion 0220" följer metadatainformationen inte specifikationen Exif version 2.2. Rambölls bilder i anbudet innehåller inte denna fullständiga information och uppfyller således inte kravet i förfrågningsunderlaget.

Slutartid samt leverans av digitala stillbilder

Rambölls anbud uppfyller inte ställda krav på en slutartid som är lika med eller kortare än 1/1000 sekund och krav på att en digital stillbild ska tas vid starten av varje påbörjad 20 m sträcka längs vägen, synkront med övrig 20 meters data. Syftet med att ställa krav på en slutartid som är lika med eller kortare än 1/1000 sekund är att kameran ska kunna ställa om snabbt när ljuset i bilden ändras, till exempel när mätfordonet kör från skugga till solsken. Kvaliteten på bilderna i Rambölls anbud visar med tydlighet att Ramböll inte använt en kamera med den kravställda slutartiden. Destia kan inte ta ställning till riktigheten i Rambölls påstående om att de bristfälliga bilderna kommer från mätbil D. Destia kan bara konstatera att bilderna ingår i Rambölls anbud och att de inte föreställer något. Ramböll har dock även med mätbil C levererat stillbilder av sådan kvalitet att de inte är kravuppfyllande. Det går inte att se vägbanan på grund av den bristande kvaliteten. Detta innebär att Ramböll inte uppfyller krav på att en digital stillbild ska tas vid starten av varje påbörjad 20 meters sträcka längs vägen, synkront med övrig 20 meters data. Att Trafikverket har antagit Rambölls

anbud trots denna brist utgör en överträdelse av de grundläggande principerna om transparens och likabehandling.

Avstånd till framförvarande fordon

Ramböll har brutit i uppfyllelse av kravet på minst 50 meter avstånd till framförvarande fordon vid flera tillfällen. Det framgår av vägmarkeringarna på bildernas högra sida att avståndet är mindre än 50 meter. Ramböll har kört för nära ett framförvarande fordon på första delsträckan på slinga D (med mätbil C) under en närmare två kilometer lång sträcka. Vidare har Ramböll kört med uppskattningsvis 20 meter till den framförvarande bilen på mätsträcka 999, plats CA02, med mätbil C. Samma bil kör även upprepade gånger för nära framförvarande bil ca 1,5 kilometer senare på samma sträcka.

Namngivande av bilder

De aktuella mätningarna utförs på specifika mätsträckor. Mätsträckorna är uppdelade i delsträckor och varje delsträcka är i sin tur uppdelad i så kallade mätsegment. För mätstorheter för 20 meterssträckor är mätsegmenten 20 meter långa. En av de obligatoriska mätstorheter för vilken anbudsgivarna ska leverera mätdata i upphandlingen är ”segmentets startpunkt på delsträckan uttryckt i meter”. Denna mätstorhet har termidentitet 258 och startpunkten ska relatera till aktuell delsträckas startpunkt. Detta innebär att värdet som anges för termidentitet 258 ska utgå från varje enskild delsträckas startpunkt, det vill säga bilderna från den delsträckan ska namnges med ”0”, ”20”, ”40” och så vidare beroende på hur långt från delsträckans startpunkt som bilderna är tagna. Ramböll har dock inte utgått från delsträckans startpunkt utan istället utgått från startnoden på den aktuella mätsträckan, som består av flera delsträckor. Felet i Rambölls anbud förekommer inte på den första delsträckan eftersom den rätteligen utgår från startnoden på mätsträckan. På samtliga efterföljande delsträckor förekommer dock felet eftersom dessa också utgår från mätsträckans startnod och

inte delsträckans startpunkt. I och med att Ramböll har namngett bilderna på felaktigt sätt går det inte att knyta information till ett speciellt segment för varje delsträcka på det sätt som Trafikverket har föreskrivit i förfrågningsunderlaget. Detta innebär alltså att levererade resultat från en viss position på vägen egentligen avser en annan position vilket kan innebära en risk för att Trafikverket får uppfattningen att det behövs underhållsåtgärder på en plats där skicket på vägen trots allt är mycket bra eller tvärtom.

De felaktigt angivna värdena för termidentitet 258 innebär inte bara att bilderna i Rambölls anbud namngetts på ett felaktigt sätt. Felen upprepas även i de XLM-filer – med uppmätt mätdata – som anbudsgivarna ska leverera i upphandlingen. Eftersom Ramböll har angivit felaktiga värden för termidentitet 258 även i XLM-filerna förekommer det alltså fel i Rambölls levererade mätdata. Ramböll har således levererat felaktiga mätdata i upphandlingen. Att Trafikverket inte riktat någon anmärkning mot Rambölls felaktiga levererade mätdata eller felaktigt namngivna bilder inom ramen för vad Ramböll refererar till som ”provleverans” ändrar inte det faktum att Ramböll inte uppfyller kraven. Trafikverket har även vidgått att Ramböll har brister i sitt anbud vad gäller dataformatet.

Pausa vägnätsmätningar

Enligt förfrågningsunderlaget ska en anbudsgivare pausa pågående mätningar om mätfordonets fart understiger 15 km/tim. Mätningar får således inte ske under denna hastighet. Ramböll har vid flera tillfällen kört i en hastighet på 8 km/tim under mätningarna. Ramböll har således brutit mot kravet. Rätteligen skulle Trafikverket ha förkastat Rambölls anbud på grund av detta. Att Trafikverket har bortsett från bristen i Rambölls anbud vid utvärderingen innebär en överträdelse av principerna om likabehandling och transparens. Oavsett skälet till varför Ramböll har valt att inte

pausa mätningarna kvarstår det faktum att Ramböll har brutit mot kravet i förfrågningsunderlaget.

Mätområdesidentitet

Ramböll har inte levererat mätområdesidentitet i enlighet med förfrågningsunderlaget. Enligt kravet ska anbudsgivare ange särskilt angivna mätesområdesID istället för den unika mätområdesidentitet som beställningsunderlaget innehåller. Ramböll har felaktigt angivit den unika mätområdesidentiteten. Ramböll har vidare felaktigt angivit "RST" för redovisning av leverantör. Rätteligen skulle Ramböll ha angett den kod som anbudsgivarna erhöll när testerna påbörjades (leverantör 1, leverantör 2, etc.). Vidare framgår det att utrustningstypen som anbudsgivarna använder ska anges som "(=1 vid testerna)". Ramböll har felaktigt angivit "10" istället för "1". Rambölls anbud brister i flera avseenden. Rätteligen skulle Trafikverket ha förkastat Rambölls anbud på grund av detta. Att Trafikverket har bortsett från bristen i Rambölls anbud vid utvärderingen innebär en överträdelse av principerna om likabehandling och transparens. Det är egalt om bristen bara utgör "enbart en formatfråga". Trafikverket har uppställt ett obligatoriskt krav innebärande att data ska levereras i rätt format och detta krav ska upprätthållas gentemot samtliga anbudsgivare. Oaktat bristens karaktär innebär bristen att anbudet inte uppfyller ställda krav.

Förfrågningsunderlagets tydlighet

Det framgår inte någonstans i förfrågningsunderlaget att Trafikverket använder filtrerade referensvärden vid utvärderingen av anbudet. Trots detta har Trafikverket använt filtrerade referensvärden vid anbudsutvärderingen. Trafikverkets agerande och förfrågningsunderlaget strider således mot principen om transparens. Om det hade framgått av förfrågningsunderlaget att Trafikverket tillämpar filtrerade referensvärden hade Destia kunnat lämna ett kravuppfyllande anbud i detta hänseende.

Trafikverket för fram i huvudsak följande. I upphandlingen har leverantörerna i en första fas prövats och valts ut med hänsyn till kvalificeringskrav och urvalskriterier som angetts i kvalificeringsfasen. De anbudssökande som därvid valts ut (kvalificerats) har bjudits in att lämna anbud. För tilldelning av kontrakt har Trafikverket angett en modell där kontrakt tecknas med två olika leverantörer, en omfattar mätningar på cirka 60 procent av det totala vägnätet och det andra omfattar resterande cirka 40 procent av vägnätet. I upphandlingen har sex leverantörer kvalificerat sig för att lämna anbud och tre av dessa har sedan gett in anbud. Vid utvärderingen har konstaterats att endast en av anbudsgivarna har uppfyllt de krav som ställts vid anbudsprövningen och denne har därför tilldelats båda kontrakten. Trafikverket har anlitat Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för den tekniska utvärderingen där leverantörerna testas mot givna krav.

Destias anbuds krav-uppfyllnad

Medeltvärprofil

Vad Destia anför visar inte att Trafikverket kommit till fel slutsats när det bedömt att Destias anbud inte uppfyller kraven avseende medeltvärprofil. Den nya referensutrustningen för tvärprofil (XPS:en) uppfyller alla av Trafikverket ställda krav för referensmätning av tvärprofil. De noggrannhetskrav som ställs på medeltvärprofilen är helt oberoende av vilken referensutrustning som används. Den nya referensutrustningen har alltså inte på något sätt påverkat dessa krav. XPS:en mäter en korrekt tvärprofil för utvärdering av medeltvärprofil. Den filtrering som görs (150 mm lågpasfiltrering) säkerställer att texturen inte räknas med i referensvärdena. Förfrågningsunderlaget specificerar inte att ofiltrerad referensdata ska användas vid utvärderingen. Filtreringen är nödvändig för att åstadkomma en relevant jämförelse mellan referens och anbudsgivarnas mätdata.

Insamlingen av referenstvärprofilerna har skett enligt metodbeskrivningen som hörde till förfrågningsunderlaget. Trafikverket har samlat in 50 profi-

ler per 1 meter och kravet i metodbeskrivningen säger att det ska vara minst 10 profiler per 1 meter. Mätdata från referensutrustningen XPS bearbetas så att en referensprofil sparas varje meter. Mellanliggande mätdata sparas inte och finns inte att tillgå. De data som används i utvärderingen är referensprofiler per 20 meter för krav, och referensprofiler per en meter för mervärde.

Vidare har avrundningsreglerna som framgår av förfrågningsunderlaget följts. Destia synes blanda ihop begreppen noggrannhet och upplösning. Upplösningen är mätinstrumentets minsta enhet som kan registreras, medan noggrannheten är metodens förmåga att ge ett korrekt resultat för avsedd mätstorhet. Mätinstrumentet ger data med en upplösning av 0,3 mm. Noggrannheten förbättras genom upprepade mätningar och blir 0,06 mm i vårt fall. Dessutom sker en medelvärdesbildning av data till 20 metersvärdet innan data används för att avgöra leverantörens kvalitet. Det är i sammanhanget inte relevant att diskutera noggrannhet på en enskild tvärprofil då den inte används för att avgöra om leverantören klarat kraven. Utöver den goda noggrannheten som instrumentet har tillåts en tolerans från 20 metersprofilen. Det är i denna tolerans Trafikverket har tagit hänsyn till mätinstrumentets noggrannhet. Eftersom noggrannheten varken är 0,8 mm eller 1,8 mm faller Destias resonemang i den delen. Trafikverket har genom att hänvisa till tillverkarens datablad för aktuell mätgivare visat att noggrannheten för 25 upprepade mätningar är 0,06 mm. Att blanda ihop begreppen som Destia gjort är felaktigt. Utöver detta anger normal praxis att upplösningen 0,30 mm betyder $\pm 0,15$ mm och inte $\pm 0,30$ mm som Destia hävdar.

Ytlinjetvärfall

Vad gäller kravet om ytlinjetvärfall har Trafikverket inte utvärderat någon annan än den senaste versionen som Destia givit in inom tiden för komplettering. Trafikverket har låtit alla leverantörer få flera chanser att leverera

data så att en så korrekt datamängd som möjligt kan analyseras. Leverantörerna har dessutom fått chansen att få feedback på sina preliminära leveranser i syfte att kunna leverera ett så korrekt dataunderlag som möjligt. Slutdatum för dataleverans bestämdes till den 31 oktober 2014 och kommunicerades i god tid till leverantörerna. Destia levererade mätdata vid två tillfällen den 31 oktober. Dataleveranserna tillgängliggjordes via en komprimerad fil som packar ihop alla filer i en stor fil, varför Trafikverket inte av misstag kan ha glömt att ladda ner en fil. Att packa ihop filerna i en komprimerad fil innebär att alla filer som tillgängliggörs hämtas samtidigt. Detta innebär att om Trafikverket skulle ha misslyckats med att hämta en fil, som förorsakat de felaktiga resultaten, skulle alla testresultat för ytlinje-tvärfall ha visat på underkända värden i testerna. Ett av syften med de tekniska testerna är att avgöra leverantörens förmåga att under produktionsliknande förhållanden utföra och leverera data från en vägnätsmätning. Alla tre leverantörer har fått samma möjlighet att förtydliga sina anbud och efter det satta slutdatumet har ingen ny dataleverans accepterats. Vad Destia för fram om att felen är uppenbara förändrar mot bakgrund av ovanstående inte Trafikverkets inställning.

Trafikverket har iakttagit principen om likabehandling. Alla leverantörer har haft felaktigheter som härrör formatfel som hanterats på samma sätt av Trafikverket. Ingen leverantör har underkänts på grund av sådana felaktigheter. På samma sätt har alla leverantörer uppvisat enstaka, korta och i sammanhanget obetydliga avsteg från metodbeskrivningen. Exempelvis i form av felaktigt sidoläge eller en missad paus vid mätningen. Inte heller detta har legat till grund för att underkänna ett anbud.

Megatextur höger

Vad gäller kravet avseende megatextur höger är det ett mått som beskriver en vägs ojämnheter i våglängdsintervallet 0,05 meter till 0,5 meter uttryckt som ett RMS-värde. RMS är en förkortning för Root Mean Square, alltså

roten ur ett kvadrerat medelvärde. Det står i förfrågningsunderlaget att en 400 meter lång sträcka ska beräknas som ett medelvärde och det är inte preciserat som ett aritmetiskt eller kvadratisk medelvärde eftersom olika mått beräknas på olika sätt beroende på måttets karaktär. Att använda ett kvadratisk medelvärde för ett RMS-värde kan i och för sig anses vara en grundläggande kunskap som måste finnas hos varje leverantör som hanterar RMS-värden för att kunna använda mätvärdet till att dra rätt slutsatser om en vägs tillstånd. Trafikverket kan dock instämma i att detta inte på ett tillräckligt tydligt sätt framgår av förfrågningsunderlaget och att det kan tolkas som att medelvärde avser ett aritmetiskt värde när inget annat är angivet. Om anbuden utvärderas enligt detta uppfyller sökanden kravet. Även de två andra anbudsgivarna uppfyller emellertid fortsatt detta krav med denna utvärdering. Dock har inte Destia lidit eller riskerar att lida skada av detta och grund för ingripande enligt LOU saknas. Detta då Destias anbud rätteligen bedömts inte uppfylla andra krav som ställs i upphandlingen skulle Destia ändå inte kunnat tilldelas något kontrakt i upphandlingen.

Rambölls anbuds krav-uppfyllnad

Medeltvärprofil

Vad Destia för fram huruvida Ramböll filtrerat sin medeltvärprofil är bara spekulationer. Trafikverket har inte haft skäl att misstänka att Ramböll gjort avsteg från metodbeskrivningen. Ramböll har erhållit ett högt resultat på grund av att deras data håller hög kvalitet.

Leverans av 20 metersdata

Rambölls filer innehöll ett formatfel avseende ”leverans av 20 meterdata” som Trafikverket valt att på egen hand korrigera. Felet är sådant att det inte går att misstolka vad som egentligen avses. Det har alltså inte inverkat på den data som levererats. Att Trafikverkets kontrollprogram identifierar fel i

en fil innebär inte med automatik att filen blir underkänd. Det stämmer inte att formatfelet innebär bortfall av data. Efter korrigering, som endast inneburit att överflödiga tecken som inte är relaterade till datas värde eller innehåll har tagits bort, har datan kunna läsas och har därför inte orsakat bortfall. Destia har levererat data med felaktigt tecken för en av de mätstorheter som det finns krav på i upphandlingen. Ramböll har haft brister i dataformatet men inte levererat felaktig data. Felen som Destia har haft och bristerna som Ramböll haft är av helt olika karaktär. De felaktigheter som Destia har levererat är av den karaktären att om en ordinarie mätning i produktion åt Trafikverket hade utförts med det felet och data levererats på det sätt Destia har gjort i denna upphandling hade denna data kunnat gå igenom de kontrollfunktioner som finns och ge ett felaktigt underlag i Trafikverkets datasystem. De fel som Ramböll haft med formatet skulle endast resultera i att formatfelen behöver rättas för att kunna läsas in i datasystemet.

Exif version 2.2

Vad gäller kravet på Exif version 2.2 är det inte ett obligatoriskt krav. Rambölls anbud innehåller den obligatoriska informationen som krävs, det vill säga att data ska kunna läsas med ett program som använder sig av Exif version 2.2-standarden. För detta krävs inte explicit att informationen presenterar sig som version 2.2.

Slutartid samt leverans av digitala stillbilder

Vad gäller kravet på slutartid är det endast ett fåtal av alla 85 000 bilder som är tagna under testerna som är för ljusa och det anser Trafikverket vara tillräckligt bra för att ändamålet med bilderna ska vara uppfyllt. Det finns heller inget krav att alla bilder måste ha absolut perfekt kvalitet. Vad gäller påståendet om att Rambölls bilder är bristfälliga ska noteras att slutartiden inte på något sätt påverkar om en kamera kan reglera ljusnivån snabbt som Destia framför. Slutartiden reglerar förvisso mängden ljus som släpps in

till bildsensorn, men hur snabbt en kamera reglerar ljusnivån beror på hur kameran är konstruerad och konfigurerad vilket endast leverantören har kunskap om. Syftet med en kort slutartid är främst för att få skarpa bilder tagna i farter upp till 90 km/tim. Vidare är kravet att slutartiden normalt ska vara lika med eller kortare än 1/1000 sekund. Att enstaka bilder inte uppfyller kravet innebär inte en avvikelse från metodbeskrivningen.

Bilderna som Ramböll tagit med sämre kvalitet kommer från Rambölls andrabil, fordon D. Det har inte funnits något krav på att den bilen ska leverera bilder varför dessa bilder inte heller av den anledningen bör ligga till grund för förkastande. De bilder Ramböll levererat från mätbil C är av sådan kvalitet att de är kravuppfyllande. Att enstaka bilder inte uppfyller kravet innebär vidare inte en avvikelse från metodbeskrivningen. Samtliga leverantörer har uppfyllt detta krav.

Avstånd till framförvarande fordon

Vad gäller kravet på avstånd till framförvarande fordon har Trafikverket behandlat alla leverantörer lika med hänsyn till att oväntade saker kan dyka upp i trafikmiljön. Trafikverket kan inte uttala sig om fordonet på bilden som Destia hänvisar till varit stillastående eller långsamtgående alternativt om det höll en normal hastighet. Stillastående fordon eller långsamtgående fordon får passeras och då sker följaktligen mätningen närmare än 50 m bakom fordonet. Det går inte heller att garantera att framförvarande fordon plötsligt stannar in och då kommer mätbilen att närma sig det framförvarande fordonet. Trafikverket har hanterat alla leverantörer lika i denna typ av frågor.

Namngivande av bilder

Vad gäller kravet på namngivande av bilder har Destia levererat data med felaktigt tecken för en av de mätstorheter som det finns krav på i upphandlingen. Rambölls anbud har haft brister i dataformatet men inte levererat

felaktig data. Felen som Destia haft och bristerna som Ramböll har haft är av helt olika karaktär. Trafikverkets agerande har inte stått i strid med LOU.

Pausa vägnätsmätning

Vad gäller kravet att pausa vägmätningarna har även här alla leverantörer behandlats lika. Alla leverantörer har levererat data i för låg hastighet och Trafikverket har inte förkastat några leverantörer på denna grund.

Mätområdesidentitet

Det stämmer som Destia anger att Ramböll inte följt instruktionerna i förfrågningsunderlaget men eftersom instruktionerna gav upphov till fel har detta inte lett till någon åtgärd från Trafikverkets sida avseende Rambölls anbud. Vid normal produktion innehåller varje beställningsunderlag unika identiteter. Normalt ska vid leverans huvudfil och datafil innehålla den unika mätområdesidentitet som beställningsunderlaget innehåller. I samband med testerna skulle istället för varje leverans anges aktuell mätningens identitet. Destia och SWECO följde denna instruktion men inte Ramböll. Vid inläsning av mädatafilerna i VYM-programmet visade det sig dock att programmet inte kunde koppla ihop mätunderlag med leveransfil när mätområdesidentitet var ändrat i leveransfilen, det gick inte att läsa in mätfilerna alls. Upphovet till detta fel var alltså instruktionerna i upphandlingen. Istället för att först ändra på instruktionerna och sedan be Destia och SWECO att revidera sina leveransfiler valde Trafikverket att ändra på mätområdesidentitet direkt i deras leveransfiler så att de gick att läsa in i VYM-programmet. Att Trafikverket justerat så att filerna gick att läsa har inte påverkat själva mätresultaten eller utvärderingen av mätresultaten på något sätt.

Vad gäller frågan om Ramböll har följt instruktionerna avseende kod för leverantör och utrustningstyp påverkar inte detta själva mätresultaten eller

utvärderingen av mätresultaten på något sätt. Inte heller Destia har följt dessa instruktioner helt korrekt, då bolaget fyllt i "Destia" istället för "Leverantör 3" samt "201401" istället för "1". Denna brist har dock inte för något av anbudena påverkat Trafikverkets möjlighet att bedöma anbudets kravuppfyllnad.

Förfrågningsunderlagets tydlighet

Av förfrågningsunderlaget framgår enligt vilket förfarande vägnätsslingorna och teststräckorna mäts. Syftet med de tekniska testerna är dels att avgöra leverantörens tekniska kvalitet, dels leverantörens förmåga att under produktionsliknande förhållanden utföra och leverera data från en vägnätsmätning. Detta görs genom jämförande mätningar mot referensvärden och genom mätning av ett antal längre slingor som även kontrollmäts enligt den ordinarie produktionskontrollmetoden. Medeltvärprofil beskriver vägens utseende i tvärled. Mätningen av medeltvärprofil sker på fundamentalt olika sätt med referensutrustningen och med anbudsgivarnas mätutrustning. Leverantörerna mäter medeltvärprofilen i 17 punkter tvärs vägen. VTI använder en utrustning för referensmätning av tvärprofil, vilken skapar en upp till 3,6 meter bred kontinuerlig tvärprofil med en millimeters sampelavstånd. Filtringen som görs för beräkning av referenstvärprofilen saknar därför helt motsvarighet för anbudsgivarnas levererade medeltvärprofil. Filtringen görs för att eliminera inverkan av ytans struktur. Utan denna filtring skulle en jämförelse med leverantören inte vara betydelsefull. Av den anledningen är det en nödvändighet att Trafikverket använder referensvärden från en filtrerad medeltvärprofil innan jämförelse med anbudsgivarnas mätvärden. Leverantörernas medeltvärprofil ska vara ofiltrerad och utvärderas mot Trafikverkets filtrerade data. Om en jämförelse görs mellan leverantörens profil och en ofiltrerad referenstvärprofil skulle resultatet av jämförelsen bli mycket slumpartad eftersom leverantörens mätpunkter skulle kunna jämföras mot en topp eller dal i referenstvärprofilen. Om en jämförelse istället görs mellan leverantörens profil och den

filtrerade referensprofilen kan en jämförelse göras med ett rättvisande resultat. Detta är anledningen till att detta tillvägagångsätt har använts. I förfrågningsunderlaget, bilagan Tekniska tester 2014, framgår att det förfaringsätt som referenstvärprofilen skapas på görs enligt samma principer, inte på samma sätt. Av samma dokument under rubriken Testmätning framgår att "Testmätningarna är viktiga för att få en uppfattning om noggrannhet, precision och hastighetsberoende relativt en uppmätt referens för varje mätstorhet. Omfattningen av testmätningarna är medvetet begränsade för att vara praktiskt genomförbara på rimlig tid. Testmätningarna gör därför inte anspråk på att vara fullständiga." Tillsammans visar detta att Trafikverket har gett tillräcklig information om förfarandet. Destias påstående att de skulle blivit godkända om de jämfördes med en ofiltrerad referenstvärprofil är enbart spekulationer. VTI har efter noggranna studier valt den filterlängd som ger ett tillräckligt stabilt resultat för leverantörerna avseende spår djup max samtidigt som referenstvärprofilen inte får filtreras för hårt för att det ska ge en felaktig grund för en jämförelse mot leverantörernas tvärprofiler. Detta är grunderna för valet av filterlängd 150 mm. Vidare har analyser gjorts hur olika filterlängder påverkar resultatet vid jämförelsen mellan leverantörens tvärprofil och referenstvärprofilen. Resultatet av dessa analyser visar att Destia inte blir godkänd med ofiltrerad referenstvärprofil. Destia blir inte heller godkänt med någon annan typ av filtrering som Trafikverket/VTI testat. Det konstateras även att Ramböll blir godkänd med ofiltrerad referenstvärprofil och med all annan filtrering som Trafikverket har testat. Det finns således inte någon grund för att påstå att denna metod skulle leda till ett felaktigt resultat i utvärderingen av anbudet. Användningen av filtrerade referensvärden har inte heller påverkat hur anbudet ska utformas eftersom de tekniska kraven som ska uppfyllas tydligt framgår av förfrågningsunderlaget och mätresultaten ska inte filtreras innan de ges in. Det har därmed inte heller påverkat leverantörernas möjlighet att tilldelas kontraktet.

Ramböll för fram i huvudsak följande.

Medeltvärprofil

Ramböll har följt gällande metodbeskrivning för mätning och beräkning av sin medeltvärprofil. Destias påstående om någon form av otillbörlig databehandling är närmast att betrakta som obefogade spekulationer. Metodbeskrivningen anger inte om en filtrering av medeltvärprofilen ska utföras och Ramböll har sanningsenligt intygat att metodbeskrivningen efterföljs. Rambölls goda resultat vid mätningar beror på den höga kvaliteten på Rambölls utrustning och arbetssätt. Vad Destia anför om att Ramböll filtrerat sina data är enbart ett felaktigt antagande.

Leverans av 20 metersdata

Rambölls levererade 20 metersdata har innehållit ett formatfel bestående i ett överflödigt tecken som lätt korrigerats i Trafikverkets system. Rambölls levererade data kunde därför läsas på ett korrekt sätt av Trafikverket. Något bortfall av data har inte förekommit överhuvudtaget. Det tecken i formatet som har tagits bort är inte alls relaterat till mätdata. De data som har levererats har varit korrekta och kunnat läsas av Trafikverket. Ramböll har således uppfyllt ställda krav.

Exif version 2.2

I upphandlingen finns ett krav att de digitala stillbilderna ska innehålla metadatainformation enligt specifikationen Exif version 2.2. Det är inte samma sak som att bilden eller beskrivningen skulle innehålla orden ”ExifVersion 0220”. Specifikationen kan ändå vara uppfylld även utan denna text på bilden. Exif (Exchangeable image file format) är en specifikation framtagen för lagring av digitala bilder i stillbildskameror. Metadata betyder generellt information om data och används för att beskriva innehållet eller strukturen för en viss datasamling. Metadatainformation enligt Exif version 2.2 syftar således på innehållet och struktur på data. Metadatain-

formation i sig, det vill säga dess innehåll, ska således vara utformad i det angivna formatet. Detta har Ramböll uppfyllt.

Slutartid samt leverans av digitala stillbilder

Tre av de 85 000 bilder som Ramböll levererat är enligt Destia för ljusa. De bilder som Destia hänvisar till är dock tagna av den utrustning som tillhör Rambölls andra fordon, fordon D i upphandlingstesterna. Detta fordon har inte, enligt de krav som ställts i upphandlingen, behövt leverera några bilder. Vad Destia gör gällande beträffande dessa bilder saknar relevans för utvärderingen av Rambölls anbud. Inom ramen för frågor och svar har i upphandlingen ställts följande fråga: "Vid upphandlingen 2009 accepterades att endast ett av de två fordon levererade stillbilder under de tekniska testerna. Gäller detta även vid kommande tester?" Frågan besvarades på följande sätt. "Under testerna räcker det att en bil har utrustning för digitala stillbilder. Bilder ska levereras från teststräckorna samt från ena bilen vid mätning av vägnätsslingor." Destia har även invändningar mot de bilder som är tagna med Rambölls fordon C. Dessa bilder är dock tagna vid vägnätsmätning och något krav på hög kvalitet beträffande bilder tagna vid vägnätsmätning har inte ställts. Samtliga de bilder som Ramböll har levererat från sitt första fordon, fordon C, uppfyller alla ställda krav.

Avstånd till framförvarande fordon

Destia anser att Ramböll inte har uppfyllt ett krav på 50 meters avstånd till framförvarande fordon under vägmätningar. Destia grundar sin uppfattning på en bild som återfinns i Destias yttrande. Av bilden kan man emellertid inte dra slutsatsen att avståndet är kortare än 50 meter. Bland annat är mätutrustningen/kameran inte placerad direkt på framsidan av fordonet utan det finns ytterligare avstånd från fordonets främre del till mätutrustningen. Vid uppskattning av avståndet på bilden rör det sig om drygt 50 meter från framförvarande fordon.

Namngivande av bilder

När en ny mätning av en delsträcka påbörjas, till exempel efter att en pågående mätning pausats finns det inte något krav som innebär att namngivningen av bildfilerna ska börja om på noll. Syftet och innebörden av kravet är att informationen knyts till rätt segment på vägen och detta har Ramböll uppfyllt. Termid 258, det vill säga startpunkten, ska relatera till den aktuella delsträckans startpunkt. Det ställs inget krav på att den måste börja med distans 0. Ramböll har angivit startdistansen på ett korrekt sätt. Även de levererade delsträckorna knyts till rätt position på vägen. Rambölls data har levererats på det ovan beskrivna sättet även inom ramen för provleverans av data i upphandlingen och någon anmärkning eller fråga har inte riktats till Ramböll avseende namngivande av bilder. Det föreligger ingen risk att en felaktig positionsangivelse skulle innebära en risk att Trafikverket skulle få uppfattningen att det behövs underhållsåtgärder på en plats där skicket på vägen trots allt är mycket bra. Detta då Trafikverket inte har någon automatisk och samlad analys av frontbilder i sin bedömning rörande det statliga underhållsbehovet. Inte heller används bilderna som grund för prioritering av vägunderhåll. Bilderna används som ett sekundärt stöd innan det sker en fördjupad inventering av specifika vägars status. Ramböll uppfyller således ställda krav på namngivande av bilder, inga felaktiga mätvärden har levererats och inga andra mätstorheter har påverkats eller varit behäftade med fel.

Pausa vägnätsmätningar

Destia gör gällande att Ramböll inte har pausat pågående mätningar när mätfordonets hastighet understigit 15 km/timme. Ramböll bestrider att något fel härvid har begåtts. Orsaken till att paus ska användas vid låg fart är att man vill undvika leverans av ogiltiga värden i jämnhetsparametern. Samtidigt, under testerna, ställdes ett krav på en viss mängd av levererad data och även att mervärde skulle beräknas beroende på hur stor andel av mätsegment (20 m data) som levererades från slingtesterna. Ramböll, för

att säkerställa så bra leveransmängd som möjligt, valde att leverera data även från lägre hastigheter efter att jämnhetsparametern har kontrollerats och det har bedömts att den var av bra kvalitet. Därmed försäkrades att inga felaktiga data levererades. Det var anbudsgivarens ansvar att leverera korrekta data om denne har valt att leverera data uppmätta vid låg hastighet. Trafikverket gör gällande att inte någon av anbudsgivarna har uppfyllt det ställda kravet – det vill säga att samtliga anbudsgivare underlåtit att pausa mätningarna vid för låg fart. Inte någon av anbudsgivarna har blivit utesluten på denna grund. Trafikverket har således beaktat principen om likabehandling av anbudsgivare och anbud. För det fall att Ramböll inte skulle anses ha uppfyllt kravet i fråga ska detta inte föranleda någon åtgärd då varken Destia eller SWECO uppfyllt kravet för sin del.

Mätområdesidentitet

Normalt ska vid leverans av huvudfil och datafil dessa innehålla de unika mätområdesidentiteter som beställningsunderlaget innehåller och som anges på ett visst sätt. I samband med testerna skulle istället för varje leverans enligt ovan för mätområde id anges aktuell mätningensidentitet – det vill säga mätområdesidentitet skulle anges på lite annat sätt. Således skulle det vid testerna anges ett namn på ett sätt som skiljer sig något från vad som används i normal produktion. Denna instruktion lämnades av Trafikverket avseende mätprogram för de tekniska testerna. Instruktionen visade sig dock vålla tekniska problem. Trafikverket kunde inte läsa in mätfilerna med denna mätområdesidentitet. Därför valde Trafikverket att själv ändra på mätområdesidentiteten i anbudsgivarnas levererade filer och på så sätt lösa problemet. Filerna kunde då läsas eftersom deras mätområdesidentitet ändrades till den standard som finns angiven för normala leveranser av filer. Ramböll har av förbiseende använt denna standard redan från början medan Destias och SWECOs leveranser ändrades på det ovan beskrivna sättet. Det bör även noteras att mätområdesidentitet och dess angivande utgör i princip också enbart en formatfråga. Det är således fullt möjligt för

Trafikverket att läsa och bedöma de levererade data oavsett vilket av de två mätområdesidentifikationssätt som används. Kvaliteten på levererade data eller något bortfall eller liknande är det inte fråga om. Trafikverkets förfaringssätt avseende mätområdesidentitet bryter inte mot någon bestämmelse i LOU. Mot bakgrund av de problemen med filläsning och det sätt Trafikverket löste problemet har alla anbudsgivare behandlats lika.

Förvaltningsrättens bedömning

Den nu aktuella upphandlingen har genomförts genom ett så kallat selektivt förfarande. Trafikverket har i en första fas kontrollerat att anbudssökandena har uppfyllt ställda krav på leverantörerna. Sex leverantörer kvalificerade sig för att lämna anbud och tre av dessa har sedan gett in anbud. Dessa tre anbud har Trafikverket i nästa fas utvärderat avseende kraven på tjänsten. Såsom talan har utformats har förvaltningsrätten i detta mål att bedöma huruvida andra fasen – prövning och utvärdering av anbuderna avseende kraven på tjänsten – genomförts i enlighet med LOU eller inte.

Förfrågningsunderlagets tydlighet

Ett förfrågningsunderlag ska vara så tydligt att en leverantör på grundval av detta kan avgöra vad den upphandlande myndigheten tillmäter betydelse vid upphandlingen. En rimligt informerad och normalt omsorgsfull anbudsgivare ska kunna förstå vad som efterfrågas. I kravet på transparens och öppenhet ligger att anbudsgivaren ska kunna utforma sitt anbud på ett sådant sätt att det är så konkurrenskraftigt som möjligt utifrån de i förfrågningsunderlaget angivna förutsättningarna.

Trafikverkets förfrågningsunderlag innehåller en utvärderingsmodell enligt vilken bland annat mätstorheten medeltvärprofil kommer att utvärderas gentemot en referensmedeltvärprofil. Av förfrågningsunderlaget framgår vilken utrustning Trafikverket kommer att använda sig av vid skapandet av referensmedeltvärprofilen. Destia för fram att av förfrågningsunderlaget

går det inte att utläsa att Trafikverket kommer att skapa en referensmedeltvärprofil med filtrerade data, det vill säga i strid med instruktionen att endast originaldata som inte efterbehandlats ska lämnas in. Trafikverket för fram att referensmedeltvärprofilen måste tas fram med ett filter, det vill säga efterbehandlade originaldata, för att överhuvudtaget kunna skapa en profil som går att jämföra med. Förvaltningsrätten finner inte att Destia visat att utvärderingsmodellen innehåller hinder för att ta fram en referensprofil med filtrerade data. Skäl för att bifalla ansökan på denna grund saknas.

Destias anbuds krav-uppfyllnad

Ytlinjetvärfall

Destia anför att de uppgifter som legat till grund för Trafikverkets utvärdering av mätstorheten ytlinjetvärfall var felaktiga. Trafikverket borde ha upptäckt detta och antingen anmodat Destia att inkomma med förtydliganden för att läka den felaktiga datan eller i vart fall bortse från den vid utvärderingen. Trafikverket anför att utvärderingen skett av den senaste versionen som Destia givit in. Förvaltningsrätten konstaterar att en upphandlande myndighet har rätt att tillåta rättelse av ett uppenbart fel i anbudet om det kan ske utan risk för särbehandling eller konkurrensbegränsning. Detta är dock en möjlighet och inte en skyldighet som myndigheten har. En anbudsgivare har inte rätt att få till stånd en sådan rättelse. Trafikverket har således haft fog för sin bedömning av Destias anbud i denna del.

Medeltvärprofil

Destia anför att om Destias anbud rätteligen hade utvärderats utifrån vad som följer av förfrågningsunderlaget – vad gäller ofiltrerade data, avrundningsregler och intervall för referensprofil – hade anbudet bedömts uppfylla det aktuella kravet. Trafikverket för fram att Destia inte visat att Tra-

fikverket kommit till fel slutsats när det bedömt att Destias anbud inte uppfyller kraven avseende medeltvärprofil.

Vid överprövning måste förvaltningsrätten utgå från att den upphandlande myndigheten själv har bäst förutsättningar att utvärdera anbuden. Den upphandlande myndigheten måste ges visst utrymme vid bedömningen och utvärderingen av anbuden under förutsättning att det sker på objektiva grunder inom ramen för förfrågningsunderlaget. Endast om det framgår att den upphandlande myndigheten tagit ovidkommande hänsyn eller påtagligt avvikit från de kriterier som angivits i förfrågningsunderlaget kan det bli aktuellt att ingripa mot upphandlingen på denna grund (jfr. Kammarrätten i Sundsvalls dom den 5 juli 2010, mål nr 925-10). Vad Destia anfört i den här delen ger inte stöd för att Trafikverket tagit sådana ovidkommande hänsyn eller påtagligt avvikit från kriterierna som angivits i förfrågningsunderlaget. Inte heller i denna del finns därför skäl för ingripande.

Megatextur höger

Vad gäller mätstorheten megatextur höger har Trafikverket vitsordat att kravet kan tolkas på sätt som Destia anfört och att Destias anbud uppfyller kravet om det tolkas på detta sätt. Trafikverket för dock fram att Destia inte liden skada eller riskerat att lida skada på grund av detta då Destias anbud inte uppfyller kraven avseende mätstorheterna ytlinjjetvärfall och medeltvärprofil. Förvaltningsrätten konstaterar att Destias anbud uppfyller kravet utifrån den tolkning av kravet som Trafikverket nu vitsordar.

Trots att Destia uppfyller kravet avseende mätstorheten megatextur höger har Destia inte visat att Trafikverket förfarit felaktigt då de inte utvärderat Destias anbud. Detta på grund av vad som framkommit avseende kravuppfyllnad beträffande mätstorheterna ytlinjjetvärfall och medeltvärprofil. Mot den bakgrunden har inte Destia visat att de lider skada.

Destia har dock fört fram synpunkter på Rambölls anbuds krav-uppfyllnad, som var det enda anbudet som enligt Trafikverket uppfyllde ställda krav vid utvärderingen. I den situationen finner förvaltningsrätten att Destia, vars anbud rätteligen har förkastats, kan ha lidit skada om Trafikverket inte har beaktat att även Rambölls anbud skulle ha förkastats på grund av bristande krav-uppfyllnad (jfr. Kammarrätten i Göteborgs dom den 11 februari 2011, mål nr 4660-10). Förvaltningsrätten prövar därför även invändningarna avseende Rambölls anbuds krav-uppfyllnad.

Rambölls anbuds krav-uppfyllnad

Medeltvärprofil

Destia anför att Rambölls anbud uppfyllde kravet på grund av att Ramböll i strid med instruktion i förfrågningsunderlaget, lämnat filtrerade data. Trafikverket anför att de inte haft skäl att misstänka att Ramböll gjort avsteg från instruktionen. Ramböll anför att man följt instruktionen vid mätning och beräkning av medeltvärprofil. Förvaltningsrätten konstaterar att Destia inte visat att Ramböll gjort avsteg från förfrågningsunderlagets instruktion i den här delen.

Leverans av 20 metersdata

Destia har anført att Rambölls anbud innehöll data som inte gick att läsa. På grund av formatfelet saknas två separata 20 meterssträckor inom en och samma 400 meterssträcka, vilket innebär att Rambölls anbud inte uppfyller det aktuella kravet. Trafikverket har anført att Rambölls filer innehöll ett formatfel men att Trafikverket på egen hand korrigerat detta. Felet var sådant att det inte gick att misstolka vad som egentligen avses och det har inte inverkat på det data som levererats. Ramböll har anført att formatfelet bestod i ett överflödigt tecken som lätt korrigerats i Trafikverkets system. Något bortfall av data har inte skett. Det tecken som tagits bort är inte alls relaterat till mätdata. Som ovan fastslagits utgår förvaltningsrätten från att den upphandlande myndigheten har bäst förutsättningar att utvärdera an-

buden. Den upphandlande myndigheten måste därvid ges visst utrymme vid bedömningen och utvärderingen av anbudet under förutsättning att det sker på objektiva grunder inom ramen för förfrågningsunderlaget. Mot bakgrund av detta finner inte förvaltningsrätten att Trafikverket genomfört utvärderingen i strid med LOU i den här delen.

Exif version 2.2

Destia anför att Trafikverket ställt upp ett krav som innebär att samtliga digitala stillbilder ska innehålla metadatainformation enligt specifikationen Exif version 2.2. Beskrivningen i bilden måste alltså innehålla uppgiften eller ”tagen” ”ExifVersion 0220” för att kunna uppfylla kravet. Trafikverket anför att kravet på Exif version 2.2 inte är ett obligatoriskt krav. Rambölls anbud innehåller den obligatoriska informationen som krävts, det vill säga att data ska kunna läsas med ett program som använder sig av Exif version 2.2-standarden. Ramböll anför att kravet att de digitala stillbilderna ska innehålla metadatainformation enligt specifikationen Exif version 2.2 är inte samma sak som att bilden ska innehålla orden ”ExifVersion 0220”. Specifikationen kan ändå vara uppfylld även utan denna text på bilden. Metadatainformation enligt Exif version 2.2 syftar på innehållet och struktur på data vilket Ramböll har uppfyllt. Kravet framgår av förfrågningsunderlagets bilaga TRVMB 150 Mätstorheter. Förvaltningsrätten finner inte att kravet språkligt ger stöd för Destias tolkning av innebörden. Destia har således inte visat att Rambölls anbud inte uppfyller det aktuella kravet.

Slutartid samt leverans av digitala stillbilder

Destia anför att kvalitén på bilderna i Rambölls anbud visar att Ramböll inte använt en kamera med den kravställda slutartiden. Destia kan inte ta ställning till riktigheten i Rambölls påstående om att de bristfälliga bilderna kommer från mätbil D. Destia kan bara konstatera att bilderna ingår i Rambölls anbud och att de inte föreställer något. Ramböll har dock även med mätbil C levererat stillbilder av sådan kvalitet att de inte är kravupp-

fyllande. Trafikverket anför att det endast är ett fåtal av alla 85 000 bilder som är tagna som är för ljusa och det anser Trafikverket vara tillräckligt bra för att ändamålet med bilderna ska vara uppfyllt. Det finns heller inget krav på att alla bilder måste ha absolut perfekt kvalitet. Bilderna som Ramböll tagit med sämre kvalitet kommer från Rambölls andrabil, fordon D. Det har inte funnits något krav på att den bilen ska leverera bilder varför dessa bilder inte heller av den anledningen bör ligga till grund för förkastande. Ramböll har anført att de bilder som Destia hänvisar till är tagna av den utrustning som tillhör Rambölls andra fordon, fordon D. Detta fordon har inte enligt de krav som ställts i upphandlingen behövt leverera några bilder. Vad Destia gör gällande beträffande dessa bilder saknar relevans för utvärderingen av Rambölls anbud. Vad gäller de bilder Destia hänvisar till som är tagna med den utrustning som tillhör Rambölls fordon C så är de bilderna tagna vid vägnätsmätning. Något krav på hög kvalitet beträffande bilder tagna vid vägnätsmätning har inte ställts. Förvaltningsrätten konstaterar härvid att Destia, mot bakgrund av de invändningar både Trafikverket och Ramböll framfört, inte visat att Ramböll levererat stillbilder som inte når upp till ställda krav.

Avstånd till framförvarande fordon

Destia anför att Ramböll brustit i uppfyllelse av kravet på minst 50 meters avstånd till framförvarande fordon vid flera tillfällen. Till stöd för detta har Destia åberopat bilder. Trafikverket anför att samtliga anbudsgivare behandlats lika med hänsyn till att oväntade saker kan dyka upp i trafikmiljön. Trafikverket kan inte uttala sig om fordonet på bilden som Destia hänvisar till varit stillastående eller långsamtgående alternativt om det höll en normal hastighet. Stillastående fordon eller långsamtgående fordon får passeras och då sker följaktligen mätningen närmare än 50 meter bakom fordonet. Trafikverket har hanterat alla leverantörer lika i denna typ av frågor. Ramböll anför att det inte går att dra slutsatsen att avståndet på bilden är kortare än 50 meter. Bland annat är mätutrustningen/kameran inte placerad

direkt på framsidan av fordonet utan det finns ytterligare avstånd från fordonets främre del till mätutrustningen. Vid uppskattning av avståndet på bilden rör det sig om drygt 50 meter från framförvarande fordon. Av förfrågningsunderlagets bilaga TRVMB 151 Vägnät framgår att vid mätning ska avstånd till framförvarande fordon vara minst 50 meter. Undantag från 50 metersregeln är tillåtet tillfälligt, till exempel vid korsningar eller omkörning samt vid mätning i områden med hög trafik där avståndet mellan fordonen generellt är kortare än 50 meter. I detta fall ska förare, så långt det är möjligt, undvika att ligga bakom höga fordon. Förvaltningsrätten konstaterar att det således finns undantag från 50 metersregeln. Mot bakgrund av detta finner förvaltningsrätten att Destia inte visat att Rambölls anbud inte uppfyller det aktuella kravet.

Namngivande av bilder

Destia har anfört att en av de obligatoriska mätstorheter för vilken anbudsgivarna ska leverera mätdata i upphandlingen är ”segmentets startpunkt på delsträckan uttryckt i meter”. Denna mätstorhet har termidentitet 258 och startpunkten ska relatera till aktuell delsträckas startpunkt. Ramböll har dock inte utgått från delsträckans startpunkt utan istället utgått från startnoden på den aktuella mätsträckan, som består av flera delsträckor. I och med att Ramböll har namngett bilderna på felaktigt sätt går det inte att knyta information till ett speciellt segment för varje delsträcka som Trafikverket har föreskrivit i förfrågningsunderlaget. Trafikverket har anfört att Rambölls anbud haft brister i dataformatet men inte levererat felaktig data. Ramböll har anfört att det inte finns något krav som innebär att namngivningen av bildfilerna ska börja om på noll. Syftet och innebörden av kravet är att informationen knyts till rätt segment på vägen och detta har Ramböll uppfyllt. Termidentitet 258, det vill säga startpunkten, ska relatera till den aktuella delsträckans startpunkt. Det ställs inget krav på att den måste börja med distans 0. Ramböll har angivit startdistansen på ett korrekt sätt. Även de levererade delsträckorna knyts till rätt position på vägen. Det aktuella

kravet framgår av bilaga 9b, VYM Utbytesformat och 9c VYM Termidentiteter. Av detta kan inte förvaltningsrätten utläsa att kravet ska tolkas såsom Destia anför. Destia har således inte visat att Rambölls anbud inte uppfyller det aktuella kravet.

Pausa vägnätsmätningar

Destia anför att Ramböll i strid med instruktionen i förfrågningsunderlaget utfört mätningar när mätfordonets hastighet understigit 15 km/tim. Trafikverket anför att alla leverantörer behandlats lika i den här delen. Alla leverantörer har levererat data i för låg hastighet och Trafikverket har inte förkastat några leverantörer på denna grund. Ramböll har anført att mätningar har skett när mätfordonets hastighet understigit 15 km/tim men bestrider att något fel härvid har begåtts. Förvaltningsrätten konstaterar att utgångspunkten är att den upphandlande myndigheten själv har bäst förutsättningar att utvärdera anbuden. Endast om det framgår att den upphandlande myndigheten tagit ovidkommande hänsyn eller påtagligt avvikit från de kriterier som angivits i förfrågningsunderlaget kan det bli aktuellt att ingripa mot upphandlingen på denna grund. Vad Destia anført i den här delen utgör enligt förvaltningsrätten inte sådana ovidkommande hänsyn eller påtagliga avvikanden från de kriterier som angivits i förfrågningsunderlaget. Destia har därför inte förmått visa att Trafikverket förfarit felaktigt.

Mätområdesidentitet

Destia anför att Ramböll inte levererat mätområdesidentitet i enlighet med förfrågningsunderlaget. Vid redovisning av leverantör har Ramböll angivit ”RST” istället för den kod som anbudsgivarna erhöill när testerna påbörjades. Även utrustningstypen har felaktigt angivits ”10” istället för ”1”. Trafikverket anför att det är riktigt att Ramböll inte följt instruktionerna i förfrågningsunderlaget men eftersom instruktionerna gav upphov till fel har detta inte lett till någon åtgärd från Trafikverkets sida. Ramböll anför att man av förbiseende använt den standard på angivande av mätområdesiden-

titet som används normalt vid leverans av huvudfil och datafil. Mätområdesidentitet och dess angivande utgör dock i princip enbart en formatfråga. Det är fullt möjligt för Trafikverket att läsa och bedöma de levererade data oavsett vilket identifikationssätt som används. Kvaliteten på levererade data eller något bortfall eller liknande är det inte fråga om. Mot bakgrund av de problemen med filläsning och det sätt Trafikverket löste problemet har alla anbudsgivare, såvitt förvaltningsrätten kan bedöma, behandlats lika. Trafikverkets förfaringsätt har inte brutit mot någon bestämmelse i LOU. Vad Destia anför i den här delen visar inte att Trafikverket tagit ovidkommande hänsyn eller påtagligt avvikit från de kriterier som angivits i förfrågningsunderlaget.

Sammanfattningsvis finner förvaltningsrätten således att Destia inte visat att det föreligger skäl för ingripande enligt LOU varför ansökan om överprövning ska avslås.

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

Essa Malmqvist
rådman



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Om Ni vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska Ni skriva till Kammarrätten i Sundsvall.

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 mobiltelefonnummer 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 åberopa 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.

