

K E N D E L S E

CG Jensen A/S
(advokat Torkil Høg, København)

mod

Region Midtjylland
(advokat Tina Braad, Aarhus)

Ved udbudsbekendtgørelse nr. 2011/S 104-170311 af 26. maj 2011 udbød indklagede, Region Midtjylland (i bekendtgørelsen »Regionshospitalet Viborg«) som begrænset udbud efter direktiv 2004/18/EF (udbudsdirektivet) i totalentreprise projektering og opførelse af et nyt parkeringshus ved regionshospitalet med plads til 450-500 biler og med mulighed for udvidelse til 1.000 biler. Værdien anslås i bekendtgørelsen til 45-50 mio. kr. ekskl. moms.

Følgende konsortier blev alle prækvalificeret og afgav inden for tilbudsfristen den 12. oktober 2011 konditionsmæssige tilbud:

- et konsortium bestående af CG Jensen A/S, Ravn Arkitektur, ISC og P-Plan,
- et konsortium bestående af 5E Byg A/S, Årstiderne Arkitekter og Cowi,
- et konsortium bestående af NCC Construction, Mangor og Nagel,
- et konsortium bestående af Hoffman A/S, Aarhus Arkitekterne og Rambøll og
- et konsortium bestående af MJT, KPF og Viborg Ingeniørerne.

Indklagede meddelte ved brev af 14. december 2011, som efter det oplyste, er sendt til tilbudsgiverne samme dag pr. e-mail, at indklagede havde vurderet, at konsortiet med deltagelse af 5E Byg A/S havde afgivet det økonomisk mest fordelagtige tilbud og dermed ville få kontrakten tildelt.

Den 23. december 2011 indgav CG Jensen A/S (klageren) klage til Klagenævnet for Udbud over indklagede. Klageren fremsatte ved klagens indgivelse anmodning om, at klagenævnet i medfør af lov om håndhævelse af udbudsreglerne m.v. § 12, stk. 2, skulle beslutte, at klagen skal have opsættende virkning. Den 13. januar 2012 besluttede klagenævnet ikke at tillægge klagen opsættende virkning, idet betingelsen om »fumus boni juris« ikke blev anset for opfyldt for så vidt angår den daværende påstand 1 (som i det væsentlige svarede til den nuværende påstand 1, nr. i) og en påstand om lovliggørelse. Samme dag, som kendelsen blev afsagt, modtog klagenævnet et processkrift med to yderligere påstande (nuværende påstand 1, nr. ii og iii) fra klageren. Disse påstande og det i processkriftet anførte blev ikke taget i betragtning i kendelsen. Klageren har efterfølgende yderligere nedlagt påstand 2 og ændret den oprindelige lovliggørelsespåstand til en påstand om annullation (nuværende påstand 3).

Indklagede har, efter kendelsen om opsættende virkning blev afsagt, indgået kontrakt med konsortiet med deltagelse af 5E Byg A/S den 8. februar 2012.

Klagen har været behandlet på skriftligt grundlag.

Klageren har nedlagt følgende påstande:

Påstand 1

Klagenævnet skal konstatere, at indklagede har handlet i strid med udbudsdirektivets artikel 2 ved i forbindelse med evalueringen af klagerens tilbud efter underkriterium 3 »trafik og logistik«:

- i) ved evalueringen efter delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« at lægge vægt på det faktuelle forkerte forhold, at der var trafiksikkerhedsmæssige problemer ved den af klageren tilbudte løsning, fordi manøvrearealet var 6 meter bredt,

- ii) at lægge væsentlig højere vægt på delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« end de øvrige delkriterier uden på forhånd at have oplyst, at delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« ville blive vægtet væsentligt højere end de øvrige delkriterier og
- iii) ved evalueringen efter delkriteriet »sikring af potentielle udbygningsmuligheder« at have lagt vægt på det samlede antal tilvejebragte parkeringspladser og evalueret det vindende tilbud fra konsortiet med 5E Byg A/S bedre end klagerens tilbud.

Påstand 2

Klagenævnet skal konstatere, at indklagede har handlet i strid med ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet, jf. udbudsdirektivets art. 2, ved at tildele den udbudte kontrakt til konsortiet med 5E Byg A/S, der havde afgivet et ukonditions-mæssigt tilbud.

Påstand 3

Klagenævnet skal annullere indklagedes beslutning om at tildele kontrakten til konsortiet med deltagelse af 5E Byg A/S.

Klageren har taget forbehold om at nedlægge påstand om erstatning.

Indklagede har vedrørende påstand 1, nr. i, principalt påstået afvisning, subsidiært at klagen ikke tages til følge, og vedrørende påstand 1, nr. ii og iii, samt påstand 2 og 3 nedlagt påstand om, at klagen ikke tages til følge.

Sagens nærmere omstændigheder

Ifølge konkurrenceprogrammet i udbudsbetingelserne var tildelingskriteriet det økonomisk mest fordelagtige tilbud med følgende underkriterier:

- 1) »Tilbudspriser korrigeres for eventuelle forbehold ved kapitalisering af disse.«
(I evalueringsnotatet kortere betegnet »Pris«)
(Vægt 40 %)
- 2) »Hvordan forslaget på overbevisende vis får det nye parkeringshus planmæssigt som arkitektonisk til at binde by og hospital sammen.«

(I evalueringsnotatet kortere betegnet »Arkitektur«)
(Vægt 30 %)

- 3) »Indkomne forslag vil blive vurderet i forhold til:
- Tilvejebringelse af flest mulige parkeringspladser str. - 2,5 x 5 m.
 - Gode og trafiksikre kørselsforhold
 - Godt overblik og god logistik i forhold til ”søgning” af p-pladser.
 - Sikring af midlertidig tilkørsel fra Toldbodgade/Pakhusvej.
 - Sikring af potentielle udbygningsmuligheder.«

(I evalueringsnotatet kortere betegnet »Trafik og logistik«)
(Vægt 20 %)

- 4) »Beskrivelse af totalentreprenørens forslag til organisation af den pågældende byggesag med beskrivelse af kommunikationsveje.«

Bedømmelse af vedlagte CV'er for projekteringsleder, projektleder (arkitekt), projektleder (ingeniør) samt byggeleder.

(I evalueringsnotatet kortere betegnet »Organisation«)
(Vægt 10 %)

Om bedømmelsen fremgår det endvidere:

»...

1.10 OPTIONER

Bygherre ønsker at totalentreprenør, som option, giver pris på udvidelsesmuligheder for P-huset, jf. tilbudslisten. Option A med udvidelse af et givet modul, oplysninger om antal p-pladser og en tillægspris A til hovedtilbuddet. Option B med udvidelse af endnu et givet modul, oplysninger om antal ekstra p-pladser og tillægspris B til hovedtilbuddet.

...«

I punkt 1.8 Retningslinjer for konkurrencematerialet i konkurrenceprogrammet angives:

»18.1 Tegningsmateriale:

Forslaget skal som minimum indeholde følgende tegningsmateriale

- ...

- Udbygningsplan visende parkeringshuset udvidet til maksimal udbygning, jf. Lokalplanens rammer.

...«

Ifølge »Ingeniør-kravspecifikationer til P-hus« i konkurrenceprogrammet skulle:

»...

Hver parkeringsplads være min. 2,5 m bred og 5 m dyb

...

Interne køreveje skal overholde gældende regler og svingradier være tilpasset til personbiler i henhold til vejdirektoratets regler.

...«

Ved rettelsesblad nr. 1 af 16. september 2011 meddelte indklagede:

»GENERELT

Følgende rettelser, ændringer, tilføjelser og præciseringer skal tages i betragtning og indregnes ved tilbudsgivning og arbejdets udførelse.

...

Spørgsmål 2:

Hvorledes skal optionerne i tilbudslisten fortolkes.

Svar 2:

Optionerne skal fortolkes som 2 særskilte tillægspriser, en tillægspris A og en tillægspris B til hovedtilbuddet. Tillægspriser er uden for bedømmelse.

...

1.9. Bedømmelse af forslagene:

Præcisering af tildelingskriterie 1:

Bedømmelse af tildelingskriterie 1 tager udgangspunkt i at tilbudsgiver opfylder kravet om at levere et parkeringshus der kan indeholde 450 parkerede biler, med p-plads størrelser på 2,5 x 5 m.

Ændring af tildelingskriterie 3:

Sætningen, først pind ”tilvejebringelse af flest mulige parkeringspladser – str. 2,5 x 5 m.” UDGÅR

...«

I rettelsesblad nr. 3 af 28. september 2011 angav indklagede:

»GENERELT

Følgende rettelser, ændringer, tilføjelser og præciseringer skal tages i betragtning og indregnes ved tilbudsgivning og arbejdets udførelse.

Spørgsmål 1:

Reference:

Rettelsesblad 1, spørgsmål 1:

Svaret i spørgsmål 1 åbner for en løsning der består af parkering i terrænniveau på alle tre byggefeltet og med resterende pladser op til de ønskede 450 pladser som delvis parkeringsdæk over terrænparkeringen.

Vi ser samtidig i udbudsmaterialet et ønske om udnyttelse af de rumlige muligheder der er givet i lokalplanen og dispensationsansøgningen.

Spørgsmålet er:

Ønskes det at p-huset i dette udbud udnytter dispensationens fulde byggeret, så der opføres et kompakt parkeringshus med udgangspunkt i byggefelt C, frem for at følge lokalplanens mulighed for at opføre et lavere p-hus på felterne A, B og C allerede i indeværende udbud?

Svar 1:

Bygherre har den opfattelse at det er det mest økonomiske fordelagtige, at opførelsen af et nyt parkeringshus sker således, at byggefeltene kan udnyttes maksimalt jf. lokalplan og dispensationen for dette. Samtidig understreges det i udbuddet, at 1. etape af et parkeringshus skal placeres og indrettes så det tilgodeser en nær tilknytning til hospitalets fremtidige akutcenter og hovedindgang og nuværende trafikcenter – for som bygherre skriver;

- i konkurrenceprogrammet side 8:

Et delprojekt i helhedsplanen er at der opføres et nyt P-hus med plads til mindst 450 biler med mulighed for udvidelse op til maksimal udbygning.

- og endvidere i konkurrenceprogrammet side 9:

Bygningen skal komprimeres i den østlige del af grunden for at sikre plads til busdepot og maksimal udvidelse samt trafiksikker indkørsel fra fremtidig omfartsvej.

...«

Tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S indeholdt et dokument benævnt »Nyt Parkeringshus Regionshospitalet Viborg«, som, udover nogle visualiseringer af det tilbudte, situationsplan, beskrivelse af arkitektonisk idé og infrastruktur, blandt andet indeholdt forskellige tegningsudsnit. Side 6 er tegning i 1:500 af niveau 2-7 henholdsvis 8 og 9 i parkeringshuset med

indtegnede parkeringspladser. Side 8 er en tegning i 1:100 af niveau 0 med blandt andet ramper og parkeringsbåse indtegnet. I dokumentet side 7 angives under overskriften »Beskrivelse - Hovedkonstruktioner«:

»Bygningen opføres med en konstruktion udført i præfabrikerede betonelementer. Etageadskillelserne udføres ved anvendelse af præfabrikerede P-dækelementer i størrelsen 2,5 x 17 m - svarende til 2 P-pladser med længde 5 m og en kørevej på 7 m, i alt 17 m, og udført med 1 P-plads på 2,5 m i bredden.

...

P-dækelementernes specielle længde profil med en meget lille konstruktionshøjde, kombineret med konsolbjælker og søjler pr. 7,5 m, er med til at give et meget, lyst og brugervenligt P-hus.

...«

Som et led i bedømmelsen af tilbuddene indhentede indklagede bemærkninger fra Viborg Kommune, Teknik & Miljø, som udarbejdede et notat af 27. oktober 2011 med:

»umiddelbare kommentarer til de indkomne projekter, herunder om kommunen har bemærket forhold, der kan være i konflikt med de planlægningsrammer for området«

Ifølge notatet havde indklagede bedt om kommentarer vedrørende forskellige planmæssige forhold vedrørende facademateriale, parterre i et af forslagene, topkote/facadehøjde, dispensationsvilkår vedrørende begrønning samt om »evt. kommentarer til de trafikale forhold«. For så vidt angår sidstnævnte fremgår det vedrørende klagerens tilbud af notatet:

»Huset er trukket lidt tilbage i forhold til Heibergs Allé, hvilket giver mere afstand til den første rampe, og dermed undgås tilbagestuvning. Gangareal er delvist dækket ud mod banelegemet, men er sammen med cykelparkering, hvilket giver tryghed. Der er etableret ramper til nedkørsel i midten, hvilket medfører, at unødvendig kørsel undgås. Huset virker ikke forberedt til vejen i banegraven.«

Om konsortiet med 5E Byg A/S' tilbud bemærkes om trafikale forhold:

»Ind- og udkørselsforholdene kan skabe en del problemer med tilkoblingen til Heibergs Allé. Der er unødvendig kørsel rundt i huset i forbindelse med nedkørsel. dette er især et problem, når der skal gås langt i huset. Gangareal er delvist dækket ud mod banelegemet, men er sammen med cykelparkering, hvilket giver tryghed.«

Indklagedes meddelelse om tildelingsbeslutningen af 14. december 2011 var vedlagt et indstillingsnotat fra indklagedes rådgiver, Arkitema Architects, om bedømmelsen. Af dette fremgår, at konsortiet med 5E Byg A/S fik tildelt i alt 6,9 points, medens klagerens konsortium fik tildelt 6,7 points.

For så vidt angår underkriterium 3 (i notatet betegnet »Trafik og Logistik«) fik det vindende tilbud tildelt i alt 8 point - efter vægtning 1,6 point, medens klagerens konsortiums tilbud (»klagerens tilbud« i det følgende) fik tildelt 4 point - efter vægtning 0,8 point.

Af et skema med en mere detaljeret vurdering af underkriterium 3 fremgår vedrørende henholdsvis konsortiet med deltagelsen af Hoffmann A/S (»Hoffmann-konsortiet« i det følgende), klagerens tilbud og det vindende tilbud (vurderingen af de øvrige tilbudsgiveres tilbud gengives ikke):

»

Vurdering af tilbudte projekter med hensyn til tildelingskriterie 3 ...	Hoffmann/...	C.G. Jensen/...	NCC/ ...	5E/ ...	MJT/ ...
Gode og trafik sikre kørselsforhold	Der er en kørebanebredde på 6,75 m. Der er ingen "døde" ender. Fodgænger krydser vejen lige i indkørslen til p-huset hvor billister orientere sig og koncentrere sig om at finde rundt/ind i p-huset, hvilket ikke findes hensigtsmæssigt. Der er kun to flugtvejstrapper, hvilket kræver dispensation fra brandmyndigheder. Der er unødvendig kørsel rundt i huset i forbindelse med nedkørsel. Dette er især et problem, når der skal gås langt i huset. Dette bliver	Der er en kørebanebredde på kun 6,0 m, hvilket giver et reduceret manøvreareal ved udbakning fra P plads, som er noget under de anbefalede 7,0 m i "Byernes Trafikarealer" Hæfte 9. Dette vil givetvis reducere trafiksikkerheden i P huset betydeligt. Der er ingen "døde" ender, der kan medføre bakkende biler mod kørselsretningen. Der er ekstra brede opkørselsramper. Usikkerhed om frihøjden 2,3 m på tegningen, men 2,2 m i teksten. Gangareal er delvist dækket ud mod banelegemet, men er sammen med cykelparkering, hvilket giver tryghed.		Der er en kørebanebredde på 7,0 m. Der er mindre "døde" ender, der kan medføre bakkende biler mod kørselsretningen. Der er unødvendig kørsel rundt i huset i forbindelse med nedkørsel. Dette er især et problem, når der skal gås langt i huset. Gangareal er delvist dækket ud mod banelegemet, men er sammen med cykelparkering, hvilket giver tryghed. Der er redegjort for og indarbejdet sikkerhed for den gående trafik i P huset. Der er en meget overskuelig	

	ikke mindre af, at der kun er 2 trappetårne. En fællessti skal være min. 3 m (er 2,8 i projektet). Cykelparkering ligger på modsat side af fællesstien.			ankomstplads som gør, at gående ikke skal krydse den kørende trafik ved indkørslen til P-huset, som er et kompleks sted.	
Godt overblik og god logistik i forhold til "søgning" af p-pladser	Der er en uigennemsigtig betonvæg gennem hele P husets midterakse som hindrer overblik, som kan medføre forgæves "søge" kørsel.	P huset er "gennemsigtigt" om midteraksen, hvilket giver overskuelighed. Adskillelse af op- og nedkørselsramper kan medføre dobbeltrettet kørsel. Nedkørselsramper tættere på hinanden medfører hurtigere frakørsel fra de øvre etager, samt mindre gennemkørsel på hver etage.		Der er en uigennemsigtig betonvæg gennem hele P husets midterakse som hindrer overblik, som kan medføre forgæves "søge" kørsel.	
Sikring af midlertidig tilkørsel fra Toldbodgade/P akhusvej	Løsningen er ikke vist, men anskuelig gjort ved man kan fjerne et betonelement i gavlen i niveau 00.	Løsningen er anskuelig gjort ved et diagram, hvor der kan nemt åbnes mod busholdeplads.		Løsningen er anskuelig gjort ved et diagram, hvor der kan nemt åbnes mod busholdeplads.	
Sikring af potentielle udbygningsmuligheder	Der er redegjort for 2 etaper. Tilbuddet på 464 P pladser. Etape 2 på 290 pladser Dvs. i alt 754 pladser indenfor det samlet byggefelt.	Der er redegjort for 3 etaper. Tilbuddet på 464 P pladser. Udvidelse A på 340 pladser og udvidelse B på 180 pladser. Dvs. i alt 984 pladser indenfor det samlet byggefelt.		Der er redegjort overbevisende for 3 etaper. Tilbuddet på 690 P pladser. Etape 2 på 310 pladser og en etape 3 på 97 pladser. Dvs. i alt 1097 pladser indenfor det samlet byggefelt.	
Tildelt karakter for tildelingskriteriet – Trafik og Logistik	6	4	6	8	9

«

Klageren gjorde ved brev af 16. december 2011 indsigelse mod vurderingen i evalueringsnotatet af de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af den kørebanebredde (manøvreareal) på 6 meter, som klagerens tilbud indeholdt. Klageren henviste til det hæfte 9 fra Vejdirektoratet, som refereres i bedømmelsen, og til, at en af de andre konsortiedeltagere havde udført mere end 100.000 p-pladser i Østrig og Tyskland med samme kørebanebredde, samt til, at klageren ugen før havde »scoret topkarakter på et tilsvarende parkeringshus i trekantsområdet«. Klageren anmodede på den baggrund om en fornyet bedømmelse.

Ved brev af 20. december 2011 afviste indklagede indsigelserne. Det angives i brevet, at indklagede fortsat vurderede, at kørebanebredden på 6 meter ville reducere trafiksikkerheden betydeligt. Indklagede henviste til, at en sammenligning med de øvrige tilbud viste, at klagerens tilbud var det eneste med en kørebanebredde på 6 meter, og at indklagede ikke var indstillet på at acceptere de gener, som nævnes i hæftet fra Vejdirektoratet ved en reduktion af manøvrearealet til 6 meter. Indklagede henviste tillige til, at de mindre dimensioner i hæftet beskrives som anvendelige, når brugerne er fortrolige med anlægget, hvilket ikke vil være tilfældet, da brugerne af P-huset vil være hospitalets patienter og besøgende.

I »Trafikarealer, By, Byernes Trafikarealer, Hæfte 9, Anlæg for parkering og standsning i byer« udgivet af Vejdirektoratet, Vejregelrådet, som der henvises til i bedømmelsen af klagerens tilbud, anføres det i afsnit 4.4.3 Dimensioner:

»Figur 4.3 viser vejledende mål for 6 forskellige former for parkeringsgader for personbiler...

Figur 4.3 viser de anbefalede dimensioner for parkeringsgader til sikring af en tilfredsstillende afvikling af den parkerede trafik – også i parkeringsanlæg ved indkøbscentre med stor udskiftning.

...

Der kan anvendes mindre dimensioner for parkeringsanlæg. Disse anbefales dog kun anvendt ved parkeringsarealer, hvor hovedparten af brugerne er fortrolige med manøvre mulighederne, f.eks. ved boliger eller arbejdspladser. Disse mål er vist på figur 4.3 i parentes.

Hvis en ekstra bakning kan accepteres med de gener, som det medfører for billisterne, kan bredden af manøvrearealet reduceres. Ved 90° parkering med en båsbredde på 2,5 m og en båslængde på 5,0 m kan manøvrearealet reduceres til 6,0 m. Ved en båsbredde på 2,3 m og en bås-længde på 5,0 m kan manøvrearealet reduceres til 6,9 m. Hvor parkeringsbåsene er udformet til brug for liftbusser, bør manøvrearealet ikke formindskes.«

I figur 4.3 vises anbefalede båsbredde- og længder ved længdeparkering og ved 30°, 45°, 60°, 75° samt 90° parkering. I figuren angives et manøvreareal på 7,0 m og i parentes 9,0 m ved vinkelret (90 grader) parkering. Det fremgår af teksten under figuren:

»... Målene i parentes anvendes sammen, og ved vinkelret parkering angiver målene i parentes, at smallere båsbredde medfører større manøvreareal.«

Klageren har til støtte for sin forståelse af tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S fremlagt en e-mail korrespondance mellem afdelingsleder Jesper Gath og direktør Ove Pedersens, begge Alecia A/S, hvori Gath bekræfter at være fuldstændig enig i Pedersens betragtninger om den almindelige anvendelse af udtrykket »pr« i byggeindustrien. Ifølge de pågældende betragtninger, som er foranlediget af en henvendelse fra klageren:

»er den almindelige og anerkendte måde at definere f.eks. ”pr. 7,5 m” være målet fra målelinie til målelinie dvs fra center til center eller side til samme side for næste søjle.

Eller sagt på den måde, at betegnelsen ”pr” dækker en kontinuitet i målsætningen fra samme ”punkt” til samme ”punkt” på f.eks. en søjlerække.«

Parternes anbringender

Ad påstand 1, nr. i

Klageren har gjort gældende, at det i Vejdirektoratets vejledning »Trafikarealer, By, Byernes Trafikarealer, Hæfte 9, Anlæg for parkering og standsning i byer« angives, at manøvreareal kan reduceres til 6 meter. Det er derfor faktisk forkert, når indklagede i bedømmelsen af klagerens tilbud lægger til grund, at der var trafiksikkerhedsmæssige problemer ved klagerens løsning, fordi manøvrearealet var 6 meter bredt. Trafiksikkerhedsmæssige forhold er så omfattende reguleret i lovgivning og vejledninger mv., at det må kræve helt særlige holdepunkter at nå frem til, at udformning af et parkeringsanlæg udviser væsentlige trafiksikkerhedsmæssige problemer, hvis anlægget er udformet inden for de rammer, som Vejdirektoratets vejledninger udstikker. Det er således et område, hvor indklagedes skøn er yderst begrænset.

Der er en væsentlig forskel på trafiksikkerhedsmæssige problemer og komfortmæssige gener, og det er der ikke taget hensyn til ved bedømmelsen. Det følger ikke af Vejdirektoratets vejledning, at en manøvrebredde på 6 meter mindsker trafiksikkerheden, men blot at det kan føre til komfortmæssige gener for bilisterne. Den komfortmæssige gene

består udelukkende i, at bilisterne kan have behov for at bakke en ekstra gang i forbindelse med parkering. Den komfortmæssige gene vil kun være til stede for bilister i store biler. At et manøvreareal på 6 meter skulle mindske trafiksikkerheden betydeligt, fordi nogle bilister skal bakke for at komme ind og ud af parkeringsbåsen, er således forkert og fremgår ikke af Vejdirektoratets vejledning. I samtlige 16 delstater i Tyskland er der myndighedsanbefalinger om, at manøvrearealets bredde er 6 meter ved båse på 2,5 meter i bredden. I visse delstater er den anbefalede bredde endda kun 5,5 meter. Klageren har også indgivet tilbud med tilsvarende manøvreareal på 6 meter til andre danske ordregivere, blandt andet Vejle Kommune, uden at dette har givet anledning til en negativ bedømmelse.

Den af indklagede påberåbte erfaring med de trafikale sikkerhedsmæssige problemer er ikke relevant, idet den stammer fra et parkeringshus (det eksisterende parkeringshus ved hospitalet), hvor både bredden af manøvrearealet og den enkelte parkeringsbås er smal. Dette er imidlertid ikke tilfældet i klagerens tilbud, hvor parkeringsbåsene ikke er smalle, men derimod lever op til alle anbefalinger. Parkeringsbåses bredde (eller mangel på samme) – og ikke manøvrearealets størrelse – er også den største kilde til parkeringsskader, idet det øger risikoen for skader ved åbning af døre og i forbindelse med sving ind i båsen.

Det bestrides, at de brugere, hospitalet har, skaber et særligt behov for et bredere manøvreareal. Selv hvis der er særlige behov for så vidt angår manøvrearealets bredde, var indklagede på tidspunktet for udarbejdelsen af udbudsbetingelserne bekendt med disse behov. Hvis indklagede ønskede at tillægge manøvrearealet særlig vægt ved evalueringen, burde indklagede derfor have anført dette i udbudsbetingelserne. Da dette ikke skete, var det uigennemsigtigt for tilbudsgiverne, at indklagede havde et særligt behov for et bredt manøvreareal fremfor den lidt smallere – men fortsat trafiksikre – løsning, og indklagede var derfor ikke berettiget til at tillægge manøvrebredden så stor betydning ved evalueringen som sket.

Indklagede har med hensyn til den principale påstand om afvisning gjort gældende, at påstanden skal afvises, da den ikke vedrører et spørgsmål om, hvorvidt indklagede har lagt et korrekt faktum til grund for sit skøn, men derimod vedrører et spørgsmål om, hvorvidt indklagede ved evalueringen af tilbuddet fra klageren skulle have udøvet et andet skøn.

Indklagede har for så vidt angår den subsidiære påstand om, at klagen ikke tages til følge gjort gældende, at indklagedes evaluering af klagers tilbud i forhold til underkriteriet »trafik og logistik«, delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« er sket på baggrund af et korrekt faktum og med et korrekt, proportionalt og sagligt skøn i overensstemmelse med ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet i udbudsdirektivets artikel 2, som også fastslået af Klagenævnet for Udbud i delkendelsen af 13. januar 2012. Selvom Vejdirektoratet i vejledningen angiver, at et manøvreareal på 6 meter under visse omstændigheder er nok, er et manøvreareal på 6 meter naturligvis ikke lige så velegnet til at sikre trafiksikkerheden og undgå parkeringsskader som et manøvreareal på 7 meter. Det fremgår også direkte af Vejdirektoratets anbefaling, at en reduktion af manøvrearealet fra det af Vejdirektoratet anbefalede minimumsareal på 7 meter til 6 meter forudsætter, at en »ekstra bakning kan accepteres med de gener, som det medfører for bilisterne.« Det forhold, at parkeringshuset er beregnet for Regionshospitalet i Viborgs patienter og besøgende, forøger endvidere behovet for at opretholde det anbefalede manøvreareal, da brugerne af parkeringshuset sjældent vil være gengangere. De vil derfor ikke have eller opnå den nødvendige erfaring i at manøvrere i et parkeringshus med trange rammer. Et reduceret manøvreareal vil derfor være meget uhensigtsmæssigt. Efter indklagedes opfattelse og erfaring med det eksisterende parkeringshus, som har forholdsvis smalle parkeringsbåse og tilhørende manøvreareal, vil det også medføre trafikale sikkerhedsmæssige problemer særligt i forhold til parkeringsskader. En fordobling i antallet af bakninger vil således alt andet lige give dobbelt så mange konfliktsituationer mellem bakkende biler og andre trafikanter, hvilket dels vil forringe komforten ved brug af parkeringshuset, dels virke negativt i forhold til ønsket om en hurtig og smidig trafikafvikling. Desuden må omfanget af skader på køretøjer, de såkaldte "Bilka-buler" forventes at stige med et reduceret manøvreareal. Et reduceret manøvreareal forøger også potentielle konfliktsituationer mellem biler og fodgængere.

At andre danske kommuner eller tyske delstater accepterer reducerede manøvrearealer på 6 meter dokumenterer eller sandsynliggør ikke, at den af klageren tilbudte løsning ikke reducerer trafiksikkerheden.

Når den af Hoffmann-konsortiet tilbudte løsning med et reduceret manøvreareal på 6,75 meter ikke har affødt særskilte negative kommentarer i evalueringsnotatet, skyldes det, at indklagede ikke vurderede, at en

begrænsning af det anbefalede manøvreareal med 0,25 meter – uanset at en sådan løsning heller ikke er optimal – medførte de samme »betydelige« trafikale sikkerhedsmæssige problemer som ved en begrænsning af det anbefalede manøvreareal med 1 meter.

Ligeledes vurderede indklagede, at problemet i det vindende tilbud med »mindre døde ender, der kan medføre bakkende biler mod kørselsretningen«, ikke medførte nævneværdige trafikale problemer, herunder trafiksikkerhedsmæssige problemer.

Indklagede var i øvrigt – udover det trafiksikkerhedsmæssige betænkelige i en løsning med kun 6 meter manøvreareal – også berettiget til at lægge vægt på de komfortmæssige gener ved det begrænsede køreareal, klageren tilbød. »Gode ... kørselsforhold« indbefatter således utvivlsomt de komfortmæssige forhold ved den tilbudte løsning.

Indklagede havde i konkurrenceprogrammets »Ingeniør-kravspecifikationer til P-hus« stillet krav om, at »Interne køreveje skal overholde gældende regler og svingradier være tilpasset til personbiler i henhold til vejdirektoratets regler«, det vil sige et mindstekrav til manøvreareal svarende til Vejdirektoratets regler. Henset til anbefalingen i Byernes Trafikarealer. Hæfte 9 af et manøvreareal på mindst 7 meter, og det angivne i punkt 4.4.3 »Dimensioner« om en mulig reduktion til 6 meter, var mindstekravet dermed, jf. Vejdirektoratets regler, 6 meter. Selvom klagerens tilbud med 6 meter manøvreareal levede op til mindstekravet om manøvreareal, har det været forudsigeligt og gennemsigtigt, at et reduceret manøvreareal, som afveg fra det af Vejdirektoratet anbefalede, ville påvirke den kvalitative vurdering i forhold til underkriteriet »trafik og logistik«, særligt henset til, at Vejdirektoratet klart anfører, at en reduktion af manøvrearealet vil medføre behov for en ekstra bakning og gener for bilisterne. Det af klageren anførte om manglende gennemsigtighed er således ikke rigtigt.

Ad påstand 1, nr. ii

Klageren har gjort gældende, at indklagede har vægtet delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« væsentligt højere end de øvrige delkriterier til underkriteriet »trafik og logistik«, og at en sådan væsentlig forskellig vægtning skulle have været oplyst i udbudsbetingelserne, jf. klagenævnets

kendelse af 25. august 2011, WelMedScanbio ApS mod Gentofte Kommune, og EU-Domstolens dom af 24. november 2005 i C-331/04, ATI EAC m.fl. mod ACTV Venezia SpA m.fl. I den konkrete sag ville det have haft væsentlig betydning for udformningen af tilbuddene, hvis indklagede på forhånd havde oplyst, at man ville lægge meget stor vægt på delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« og særlig manøvrearealets bredde.

At indklagede lagde uforholdsmæssig stor vægt på delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« ses, når man sammenligner evalueringen af klagerens tilbud med evalueringen af det vindende tilbud fra konsortiet med 5E Byg A/S og tilbuddet fra Hoffmann-konsortiet.

I forhold til konsortiet med 5E Byg A/S' vindende tilbud fik klageren – når der bortses fra delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« – at dømme ud fra de verbale beskrivelser i evalueringsnotatet en dårligere bedømmelse på ét delkriterium »sikring af potentielle udbygningsmuligheder«. Dette var i øvrigt forkert, jf. påstand 1, nr. iii. Klageren fik en bedre bedømmelse på et andet delkriterium om »godt overblik og god logistik i forhold til ”søgning” af p-pladser«. På det sidste delkriterium om »sikring af midlertidig tilkørsel fra Toldbodgade/Pakhusvej« blev tilbuddene bedømt lige. Når der bortses fra delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold«, er de to tilbud således bedømt lige eller stort set lige. Alligevel blev klageren tildelt halvt så mange point (4) som konsortiet med 5E Byg A/S (8).

I forhold til Hoffmann-konsortiets tilbud fik klageren – når der bortses fra delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« – at dømme ud fra de verbale beskrivelser i evalueringsnotatet en bedre bedømmelse på delkriterierne »godt overblik og god logistik i forhold til søgning af p-pladser«, »sikring af midlertidig tilkørsel fra Toldbodgade/Pakhusvej« og »sikring af potentielle udbygningsmuligheder«. Når der bortses fra delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« fik klagerens tilbud derfor en væsentlig bedre bedømmelse end Hoffman-konsortiet. Alligevel blev klageren tildelt 4 point mod Hoffmann-konsortiets 6.

Pointgivningen til de to konkurrerende tilbud er et klart bevis på, at indklagede ikke foretog en lige vægtning af alle delkriterier, men derimod vægtede delkriteriet »gode og trafiksikre kørselsforhold« væsentligt tungere end de øvrige delkriterier.

Indklagedes vurdering vedrørende adskillelse af op- og nedkørselsramper adskiller sig også fra den som Viborg Kommune har foretaget i notatet 27. oktober 2011. Viborg Kommune har således ikke kommenteret det forhold, at ramperne kan medføre dobbeltrettet kørsel i klagerens tilbud endsige anset det for et problem. Tværtimod har kommunen rost løsningen med ramper til nedkørsel i midten. Indklagedes bedømmelse er også bemærkelsesværdig ved ikke at tage højde for forskellige trafikale problemer påpeget af kommunen vedrørende både klagerens tilbud og konsortiet med 5E Byg A/S' tilbud.

Indklagede har bestridt, at indklagede har tillagt delkriteriet »gode og trafiksikre forhold« væsentlig højere vægt end de øvrige delkriterier til underkriteriet »trafik og logistik«, eller at indklagede i øvrigt har handlet i strid med ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet i udbudsdirektivets artikel 2 ved at tildele tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S væsentlig flere point (og tilbuddet fra Hofmann-konsortiet flere point) end tilbuddet fra klageren i forhold til underkriteriet »trafik og logistik«.

Den samlede pointtildeling vedrørende underkriteriet »trafik og logistik« er ikke sket ved at udpege en vinder for hvert enkelt delkriterium og dermed tildele point på baggrund af en sammenligning af de indkomne tilbud. En sådan evalueringsmodel ville stride mod ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet i udbudsdirektivets artikel 2, idet vurderingen af tilbuddene i forhold til de kvalitative underkriterier, jf. også Klagenævnet for Udbuds kendelse af 12. februar 2007 Dansk Høreteknik A/S mod Københavns Kommune, ad påstand 2, skal ske på baggrund af tilbuddenes forhold til de pågældende underkriterier og ikke ud fra tilbuddenes forhold til hinanden. Indklagedes evaluering i relation til underkriteriet »trafik og logistik« var et samlet skøn over tilbudsgivernes opfyldelse af samtlige delkriterier. Problemet med reduceret manøvreareal i klagerens tilbud blev i den forbindelse vurderet som et væsentligt problem, da det ville have stor betydning for den daglige anvendelse af hele parkeringshuset. Det forhold, at det af klageren tilbudte projekt på nogle andre punkter indeholdt udmærkede løsninger, har således ikke været tilstrækkeligt til at kompensere for de uhensigtsmæssigheder, som den reducerede kørebanebredde medførte. Tilbuddet fra klageren blev i øvrigt, som det fremgår af indstillingsnotatet, også på en række andre områder kritiseret ved bedømmelsen af underkriteriet »trafik og logistik«. Særligt var det et

væsentligt problem i relation til delkriteriet »godt overblik og god logistik i forhold til "søgning" af p-pladser«, at det af klager tilbudte projekt indebar en adskillelse af op- og nedkørselsramper med deraf følgende risiko/mulighed for dobbeltrettet kørsel.

Ud over et bedre manøvreareal blev det vindende tilbud fra 5E Byg A/S-konsortiet i henhold til underkriteriet »trafik og logistik« ifølge svarskriftet særligt vurderet som bedre end klagerens tilbud med hensyn til: »Redegørelse for og indarbejdelse af sikkerhed for den gående trafik, herunder at den gående trafik fra stien ikke i det vindende tilbud skal krydse den kørende trafik ved ind-/udkørsel fra parkeringshuset« og »antallet af parkeringspladser ved fuld udbygning på alle 3 byggefelt (sikring af potentielle udbygningsmuligheder)«.

Hoffmann-konsortiets tilbud indeholdt ikke samme meget betydelige reduktion af det anbefalede manøvreareal på 7 meter, som klagerens tilbud, hvilket var en af årsagerne til den bedre bedømmelse af dette tilbud for så vidt angik underkriteriet »trafik og logistik«. Hoffmann-konsortiets tilbud blev desuden vurderet som bedre end klagerens tilbud med hensyn til:

- Antallet af døde ender. Der er i klagers tilbud et meget begrænset antal døde ender, men dog flere end i Hoffmann-konsortiets tilbud
- Antallet af P-pladser til motorcykler
- Op- og nedkørselsramper, hvor adskillelsen af op- og nedkørselsramper i klagers tilbud kan medføre dobbeltkørsel. En risiko der ikke er til stede i Hoffmann-konsortiets løsning.

De beskedne 4 point, klageren fik tildelt på underkriteriet »trafik og logistik«, skyldtes således ikke alene problemet med reduceret manøvreareal i klagerens tilbud.

Med hensyn til det, som klageren har anført, om Viborg Kommunes notat af 27. oktober 2011, har indklagede gjort opmærksom på, at Viborg Kommune var med i bedømmelsesudvalget og herunder deltog i det møde den 1. november 2011, hvor man i udvalget blev enige om pointtildelingen.

Ad påstand 1, nr. iii

Klageren har gjort gældende, at indklagede har handlet i strid med gennemsigtigheds- og ligebehandlingsprincippet i udbudsdirektivets art. 2 ved at evaluere tilbuddene objektivt forkert i forbindelse med delkriteriet »sikring af udbygningsmuligheder«. Det følger således af indklagedes rettelsesblad nr. 1, at det tredje underkriterium blev ændret, således at antallet af tilbudte parkeringspladser ikke længere indgik i evalueringsgrundlaget. Delkriteriet »sikring af potentielle udbygningsmuligheder« angik herefter udbygningsmulighederne udover det antal parkeringspladser, der indgik i tilbudsgivernes tilbudte løsninger eksklusive optionerne på udbygning. Indklagede anførte i svarskriftet, at det vindende tilbud særligt blev vurderet som bedre end klagerens med hensyn til »Antallet af parkeringspladser ved fuld udbygning på alle 3 byggefelt (sikring af potentielle udbygningsmuligheder)«. Det fremgår eksplicit heraf, at indklagede evaluerede kvaliteten af tilbuddene ud fra det samlede antal parkeringspladser, og ikke muligheden for udbygning, dvs. etablering af flere pladser end dem, der var indeholdt i byggeriets første fase. Den vindende tilbudsgiver blev dermed i strid med udbudsbetingelserne evalueret på sine i alt 1.097 parkeringspladser, mens klager blev evalueret på sine 984 parkeringspladser. Konkret skulle indklagede have evalueret konsortiet med 5E Byg A/S på muligheden for at udvide med i alt 407 yderligere parkeringspladser (fra oprindelig 690 til 1097) og klageren på muligheden for at udvide med i alt 520 nye parkeringspladser (fra oprindelig 464 til i alt 984). Klagerens tilbud sikrede indklagede mulighed for at foretage en større udbygning end konsortiet med 5E Byg A/S, men det kom ikke til udtryk i indklagedes evaluering. Indklagede har således handlet i strid med ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet ved ikke at have evalueret tilbuddene som anført i udbudsbetingelserne. Havde indklagede foretaget en korrekt evaluering med hensyn til delkriteriet »sikring af potentielle udbygningsmuligheder«, ville klageren have fået en højere score end konsortiet med 5E Byg A/S på to delkriterier »godt overblik og god logistik i forhold til »søgning« af p-pladser« og »sikring af potentielle udbygningsmuligheder«. Konsortiet med 5E Byg A/S ville dermed kun have fået en bedre bedømmelse end klageren på ét delkriterium »gode og trafiksikre kørselsforhold«, og ud fra en samlet bedømmelse af delkriterierne ville dette nødvendigvis give klageren en højere score end

konsortiet med 5E Byg A/S. En evaluering, som gav klageren blot et point mere - 5 i stedet for 4 - ville føre til, at klageren ville have vundet udbuddet.

Indklagede har gjort gældende, at indklagede har evalueret tilbuddene objektivt og korrekt for så vidt angår delkriteriet »sikring af udbygningsmuligheder«. Det forhold, at indklagede ved rettelsesblad nr. 1 ændrede underkriteriet »trafik og logistik«, således at »tilvejebringelse af flest mulige parkeringspladser« udgik som et selvstændigt delkriterium, indebærer ikke, at indklagede dermed afskar sig fra at lade antallet af parkeringspladser i tilbuddene indgå ved evalueringen i henhold til delkriteriet »sikring af udbygningsmuligheder«. Vurderingen under dette delkriterium måtte således tage udgangspunkt i den mulige samlede kapacitet, der kan opnås ved en eventuel udbygning, hvilket i sagens natur også medførte, at evalueringen måtte ske ud fra en samlet vurdering af den kapacitet, der var tilbudt i projektforslagene kombineret med de i tilbuddene oplyste udbygningsmuligheder. At indklagede lagde vægt på den samlede kapacitet fremgår også svar på spørgsmål 1 i rettelsesblad nr. 3. Årsagen til, at indklagede lod delkriteriet »tilvejebringelse af flest mulige parkeringspladser« udgå, var, at indklagede alene ønskede at lægge vægt på den mulige samlede kapacitet for parkeringsanlægget, og derimod ikke lægge isoleret vægt på antallet af parkeringspladser i de tilbudte projekter. En isoleret vurdering af de tilbudte udbygningsmuligheder uden skelen til størrelsen af det tilbudte projekt, som klageren påstår ville have været en korrekt evaluering i forhold til delkriteriet »sikring af udbygningsmuligheder«, ville således føre til et åbenbart forkert resultat, da der herved ikke tages hensyn til den samlede mulige kapacitet på byggefeltet. Dette understøttes af, at konkurrenceprojekterne, jf. konkurrenceprogrammets pkt. 1.8.1 Tegningsmateriale, netop skulle vedlægges udbygningsplan, som viste parkeringshuset udvidet til maksimal udbygning jf. lokalplanens rammer.

Ad påstand 2

Klageren har gjort gældende, at tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S var ukonditionsmæssigt, idet indklagedes mindstekrav, hvorefter parkeringsbåse skulle være minimum 2,5 meter brede og 5 meter dybe i »Ingeniør-kravspecifikationer til P-hus« i konkurrenceprogrammet, ikke var opfyldt. Det fremgår således af tegningerne side 6 og 8 i tilbudsdokumentet »Nyt Parkeringshus Regionshospitalet Viborg« i konsortiet med 5E Byg

A/S' tilbud, som viser blandt andet tegningsudsnit, at kravet ikke var opfyldt. For så vidt angår tegningen side 11 ses, at parkeringsbåsenes længde/dybde bliver målt fra væggen og ud mod manøvrearealet, og at bredden bliver målt fra midten af det hvide mellemrum mellem hvert gråt felt. Parkeringsbåsenes krævede areal på 2,5 x 5 meter er altså ikke indeholdt i de grå arealer, der er optegnet pr. bås – de grå felter er mindre end 2,5 x 5 meter. På tegningen side 6 ses også angivelse af parkeringshusets betonsøjler, og at disse for hver tredje parkeringsbås ud mod facaden vil være placeret inden for parkeringsbåsens areal. Umiddelbart giver tegningen indtryk af, at betonsøjlen er placeret uden for parkeringsbåsens areal, da den er placeret uden for det grå areal, men da det grå areal netop ikke udgør 2,5 x 5 meter, er søjlen placeret inde i parkeringsbåsens areal og optager plads heri. Placeringen af betonsøjlerne medfører således, at kun 1/3 af parkeringsbåsene ud mod facaderne lever op til mindstekravet om parkeringsbåsenes størrelser, og konsortiet med 5E Byg A/S' tilbud var derfor ikke konditionsmæssigt. Hvis parkeringsbåsene eventuelt måles fra yderkanten af betonsøjlerne og ud mod manøvrearealet, hvorved mindstekravet om parkeringsbåsens størrelse opfyldes, gøres det gældende, at manøvrearealet herved indskrænkes tilsvarende og til en bredde på væsentligt under 7 meter. Dette skal i givet fald komme konsortiet med 5E Byg A/S til skade ved evalueringen på lige fod med klageren. Tegningerne indeholder ikke en angivelse af betonsøjlernes størrelse, men ved en sædvanlig betonkonstruktion vil søjlerne måle ca. 50 x 50 cm. Manøvrearealet i konsortiet med 5E Byg A/S' tilbud indskrænkes således til 6,5 meter, hvis båsenes størrelse måles fra ydersiden af betonsøjlerne. At tilbuddet er ukonditionsmæssigt fremgår også af side 7 under overskriften »Beskrivelse - Hovedkonstruktioner« i det dokument benævnt »Nyt Parkeringshus Regionshospitalet Viborg«, som var vedlagt konsortiet med 5E Byg A/S' tilbud. Her omtales således »søjler pr. 7,5 m«, hvilket efter sædvanlige faglige termer betyder, at der er en afstand på 7,5 m, fra midten af hver enkelt søjle til midten af den næste søjle. Efter denne faglige forståelse af tilbuddet, som indklagede burde have lagt til grund, er minimumskravet vedrørende parkeringsbåse, ikke opfyldt, og tilbuddet skulle dermed have været afvist.

Finder klagenævnet ikke, at tilbuddet var ukonditionsmæssigt som følge af størrelsen af parkeringsbåsene, har klageren gjort gældende, at evalueringen er objektivt forkert, fordi det fejlagtigt er lagt til grund, at manøvrearealet i tilbuddet er 7 meter i bredden.

Klageren har i relation det indklagede har anført om, at søjlerne i klagerens løsning var placeret indenfor parkeringsbåsaarealet fremlagt en (ny) tegning, hvoraf det ifølge klageren fremgår, at dette ikke var tilfældet. Klageren har bestridt det, som indklagede har anført om, at løsningen i tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S »runder«, og de konsekvenser, indklagede udleder heraf.

Indklagede har gjort gældende, at tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S ikke indeholder forbehold for udbudsbetingelserne eller oplysninger, der gav eller burde have givet indklagede anledning til at betvivle, at konsortiet med 5E Byg A/S ville opfylde mindstekravene i konkurrenceprogrammet. Tværtimod fremgår det af tilbudsdokumentet »Nyt Parkeringshus Regionshospitalet Viborg« side 7, at mindstekravet til parkeringsbåsenes størrelse ville blive opfyldt, jf. det angivne om »P-dækelementer i størrelsen 2,5 x 17 m - svarende til 2 P-pladser med længde 5 m og en kørevej på 7 m, i alt 17 m, og udført med 1 P-plads på 2,5 m i bredden.« Det følger af fast klagenævnspraksis, at ordregivere som udgangspunkt ikke er forpligtet til at kontrollere rigtigheden af de oplysninger, som fremgår af tilbuddene. Når tilbudsgiveren selv oplyser at opfylde mindstekravene, er indklagede således ikke forpligtet til at kontrollere, om det er tilfældet, medmindre oplysningen fremstår som åbenbart forkert – hvilket ikke er tilfældet her. I øvrigt fremgår det ikke af den skitsetegning klageren henviser til, at tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S er ukonditionsmæssigt. Indklagede har herved nærmere forklaret, hvad der efter indklagedes opfattelse kan udledes af den pågældende tegning, og har ligeledes fremlagt en tegning med en analyse af betydningen af de betonsøjler, som ses på tegningerne i tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S. Indklagede har i den forbindelse bemærket, at hvis klagerens synspunkt om, at parkeringshusets søjler ikke må placeres i p-båsenes areal, lægges til grund, er den eneste konsekvens, jf. analysen, at der i både tilbuddet fra konsortiet med 5E Byg A/S og i klagerens tilbud, som indeholder søjler, som er placeret på samme måde, skal reduceres med 2 parkeringspladser pr. etage. For så vidt angår den tegning, klageren har fremlagt under klagesagen, svarer den ikke til den tegning, som er indeholdt i klagerens tilbud (11.-sidste side). Indklagede har fremlagt en yderligere tegning, som ifølge indklagede illustrerer, at løsningen fra konsortiet med 5E Byg A/S indebærer, at bygningen »runder«, hvilket har som konsekvens, at facaden, hvor søjlerne er placeret »forlænges«. Den heraf følgende ekstra plads betyder, at der er plads til

søjlerne uden for parkeringsbåsene. Indklagede har ikke indsigelser mod den forståelse af »søjler pr. 7,5«, som kommer til udtryk i de mails, indklagede har fremlagt fra Alectia A/S, men udtalerne er ifølge indklagede irrelevante, da det efter en rigtig forståelse af tilbuddet fra 5E Byg A/S er muligt at placere søjlerne uden for parkeringsbåsens areal, således at mindstekravet overholdes.

Ad påstand 3

Klageren har gjort gældende, at påstanden efter karakteren og grovheden af de begåede overtrædelser skal tages til følge.

Klageren har bestridt det som indklagede har anført om, at klagerens tilbud er ukonditionsmæssigt.

Indklagede har gjort gældende, at selv hvis klagenævnet måtte give klageren helt eller delvist medhold i påstand 1, er der ikke grundlag for at anvende sanktionen annullation, jf. håndhævelseslovens § 13, stk. 1, nr. 3. Klagenævnet har således ikke kompetence til at fastlægge, hvorledes ordregivere skal gennemføre evalueringen af indkomne tilbud.

Indklagede har i øvrigt gjort gældende, at indklagede ved en nærmere gennemgang af klagerens tilbud er blevet opmærksom på en række afvigelser fra udbudsbetingelserne, som er udtryk for manglende opfyldelse af mindstekrav, og at klagerens tilbud derfor ved en korrekt bedømmelse skulle have været afvist. Også af denne grund skal der ikke gives medhold i påstanden om annullation.

Det parterne i øvrigt har anført om spørgsmålet om ukonditionsmæssighed af klagerens tilbud gengives ikke.

Klagenævnet udtaler:

Ad påstand 1, nr. i

Indklagede har ved bedømmelsen af klagerens tilbud vurderet, at reduktionen i klagerens tilbud af manøvrearealet fra de af Vejdirektoratet anbefalede 7 meter til de 6 meter som Vejdirektoratet under forudsætning af, at bygherren kan acceptere de hermed forbundne gener, som minimum

kræver, ville frembyde trafiksikkerheds- og komfortmæssige problemer. Klageren fik som følge heraf en negativ bedømmelse for så vidt angik delkriteriet »gode og trafiksikre forhold« til underkriteriet »trafik og logistik«. Klagenævnet finder, at indklagede ikke ved denne vurdering har overskredet grænserne for det vide skøn, der tilkom indklagede, ved bedømmelsen i relation til det kvalitative delkriterium.

Påstand 1, nr. i, tages derfor ikke til følge.

Ad påstand 1, nr. ii

Den verbale bedømmelse i indstillingsnotatet kan efter klagenævnets opfattelse ikke anses for at være udtryk for en matematisk model, hvor kommentarerne vedrørende de enkelte tilbuds opfyldelse af de enkelte delkriterier kan eller skal omsættes til (del)point, som herefter indgår i pointtildelingen vedrørende underkriteriet. Pointtildelingen vedrørende underkriteriet må således ses som udtryk for en samlet skønsmæssig vurdering af de enkelte delkriterier og tilbuddenes større eller mindre grad af opfyldelse af delkriterierne. Der er endvidere efter indholdet af den verbale bedømmelse i indstillingsnotatet og den foretagne pointtildeling ikke grundlag for at antage, at indklagede har tillagt delkriteriet »gode og trafiksikre forhold« en særlig og afgørende vægt ved den samlede skønsmæssige vurdering af underkriteriet »trafik og logistik«.

Der er på den baggrund ikke grundlag for at tage påstand 1, nr. ii, til følge.

Ad påstand 1, nr. iii

Ved ændringen i rettelsesblad 1 udgik »tilvejebringelse af flest mulige parkeringspladser« som et delkriterium til underkriteriet »trafik og logistik«. Delkriteriet »sikring af udbygningsmuligheder« blev bibeholdt. Tilbudsgiverne skulle også fortsat, jf. konkurrenceprogrammets pkt. 1.8.1 Tegningsmateriale, vedlægge en udbygningsplan, som viste parkeringshuset udvidet til maksimal udbygning, jf. lokalplanens rammer. Det nærmere indhold af delkriteriet, herunder hvilke faktorer der var af betydning med hensyn til udbygningsmuligheder, er ikke anført i udbudsbetingelserne. Delkriteriet måtte dog mest nærliggende - når henses til det frafaldne delkriterium om flest mulige parkeringspladser og til, at kriteriet vedrører »udbygning« - forstås sådan, at der ville blive lagt vægt på antallet af

yderligere parkeringspladser, der ville blive tilvejebragt ved en udbygning, og altså ikke den samlede kapacitet efter en udbygning. I den verbale bedømmelse af tilbuddenes opfyldelse af kriteriet i indstillingsnotatet fremhæves alene antallet af parkeringspladser indenfor det samlede byggefelt efter en udbygning. Desuden nævnes antallet af etaper, som de forskellige tilbudsgivere tilbyder, uden at dette dog synes at være tillagt nogen betydning. Klagenævnet lægger på den baggrund til grund, at indklagede ved bedømmelsen i relation til delkriteriet »sikring af potentielle udbygningsmuligheder« har lagt vægt på det samlede antal tilvejebragte parkeringspladser frem for det antal parkeringspladser, som udbygningen ville tilvejebringe. Indklagedes bedømmelse i relation til delkriteriet har på dette punkt været i strid i ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet i udbudsdirektivets artikel 2. Som nævnt har indklagede således ikke efter den foretagne rettelse af udbudsbetingelserne kunne lægge vægt på det samlede antal parkeringspladser, herunder de parkeringspladser som var i selve projektet. At kriteriet om antal parkeringspladser kan forekomme mindre meningsfuldt, når en af tilbudsgiverne (konsortiet med 5E Byg A/S) i selve projektet tilbyder betydeligt flere parkeringspladser end de 450, der som minimum kræves, og modsvarende tilbyder færre parkeringspladser i den tilbudte udbygning, medens de øvrige tilbudsgivere i langt højere grad lægger »ekstra« parkeringspladser i udbygningen, kan ikke føre til et andet resultat.

I det hermed angivne omfang tages påstand 1, nr. iii, til følge som angivet nedenfor.

Om det sidste led i påstanden bemærkes, at underkriterium 3 vægtede 20 % i den samlede bedømmelse. I underkriterium 3 indgik tre andre delkriterier udover »sikring af potentielle udbygningsmuligheder«. De tre delkriterier i underkriterium 3 skulle ikke bedømmes efter en matematisk pointmodel, hvor der skulle foretages pointtildeling for hvert enkelt delkriterium, og herefter ved en sammentælling fastsættes en samlet score for hver tilbudsgiver på underkriteriet. Efter udbudsbetingelserne og det som fremgår af evalueringen var der i stedet tale om en samlet skønsmæssig bedømmelse af de tre delkriterier. Klageren fik, jf. ovenfor ad påstand 1, nr. i, med rette en negativ bedømmelse på kriteriet om »gode og trafiksikre forhold«. Klagenævnet, som efter fast praksis ikke erstatter ordregiverens kvalitative skøn med sit eget, finder under disse omstændigheder ikke grundlag for at fastslå, at en bedømmelse, hvor der - i relation til delkriteriet

om udbygningsmuligheder – korrekt blev lagt vægt på antallet af yderligere parkeringspladser ved en udbygning og ikke på det samlede antal parkeringspladser efter en udbygning, ville føre til et ændret resultat af evalueringen i relation til underkriteriet »trafik og logistik« eller til en ændret samlet bedømmelse.

Det sidste led i påstanden, hvorefter klagenævnet skal konstatere, at den konstaterede overtrædelse har medført, at indklagede i strid med udbudsdirektivets artikel 2 har evalueret det vindende tilbud fra 5E Byg A/S-konsortiet som bedre end klagerens tilbud, tages derfor ikke til følge.

Ad påstand 2

Konsortiet med 5E Byg A/S har ikke taget forbehold for opfyldelse af minimumskravet vedrørende størrelsen af parkeringsbåse i konkurrenceprogrammets »Ingeniør-kravspecifikationer til P-hus«. Tværtimod fremgår det af tilbudsdokumentet »Nyt Parkeringshus Regionshospitalet Viborg« side 7, at »P-dækelementer i størrelsen 2,5 x 17 m - svarende til 2 P-pladser med længde 5 m og en kørevej på 7 m, i alt 17 m, og udført med 1 P-plads på 2,5 m i bredden.« Tegningerne m.v. i konsortiet med 5E Byg A/S' tilbud har heller ikke et indhold, som gør det klart, at minimumskravet, uagtet det netop citerede fra tilbuddet, ikke vil blive overholdt.

Hverken den principale eller subsidiære påstand 2 tages herefter til følge.

Ad påstand 3

Klagenævnet har ikke taget påstand 1, nr. i og ii og påstand 2 til følge. Herefter og af de grunde der er anført vedrørende den del af påstand 1, nr. iii, der drejer sig om, at indklagede har evalueret det vindende tilbud fra 5E Byg A/S-konsortiet som bedre end klagerens tilbud, tages påstanden om annullation ikke til følge.

Herefter bestemmes:

Ad påstand 1, nr. iii

Indklagede har handlet i strid med udbudsdirektivets art. 2 ved i forbindelse med evalueringen af klagerens tilbud efter delkriteriet »sikring af

potentielle udbygningsmuligheder« til underkriterium 3 »trafik og logistik« at lægge vægt på det samlede antal tilvejebragte parkeringspladser, frem for antallet af parkeringspladser ved udbygningen.

Indklagede, Region Midtjylland, skal ikke betale sagsomkostninger til klageren, CG Jensen A/S. Der er herved taget hensyn til, at klageren kun har fået medhold i klagen i meget begrænset omfang, og at dette ikke har ledt til annullation af tildelingsbeslutningen.

Klagegebyret tilbagebetales.

Klagen tages ikke til følge vedrørende påstand 1, nr. i og ii, påstand 1, nr. iii, sidste led, og påstand 2 og 3.

Katja Høegh

Genpartens rigtighed bekræftes.

Mette Frimodt Hansen
fuldmægtig