

Till

Göteborgs tingsrätt

ANSÖKAN OM STÄMNING

Kärande: Trafikverket, org.nr 202100-6297
781 89 Borlänge

Ombud: Advokaterna Anders Ingvarson, Arvid Eklann Lemonte och David Akrad samt biträdande juristerna Simon Lunder och Klara Leijon
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB
Box 2235
403 14 Göteborg
Tfn: 031 355 16 00
E-post: anders.ingvarson@msa.se, arvid.eklann@msa.se,
david.akrad@msa.se, simon.lunder@msa.se och klara.leijon@msa.se

Svarande: NCC – W&F West Link Contractors Handelsbolag,
org. nr 969783-5339
170 80 Solna

Ombud: Advokaten Anders Reldén
White & Case Advokataktiebolag
Box 5573
114 85 Stockholm
Tfn: 08 506 323 00
E-post: anders.relden@whitecase.com

Advokaten Fredrik Forssman
Advokatfirman Cederquist KB
Box 1670
111 96 Stockholm
Tfn: 08 522 065 00
E-post: fredrik.forssman@cederquist.se

Rättens behörighet: 10 kap. 11 § rättegångsbalken

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

A.	Tvisten i korthet	3
B.	Yrkanden.....	7
C.	Sammanfattande grunder	8
D.	Trafikverket har rätt till återbetalning för negativt incitament.....	10
D.1	Inledning.....	10
D.2	Entreprenadens ersättningsmodell	10
D.3	WLC är förpliktigat att återbetala 20 procent av de rörliga kostnader som överskrider riktkostnaden	12
D.4	Slutkostnaden för den utförda delen av Entreprenaden uppgår till 10 122 590 909 kr.....	13
D.5	Den korrigerade riktkostnaden uppgår till 5 076 187 620 kr.....	13
D.6	WLC är betalningsskyldigt avseende negativt incitament uppgående till 1 009 280 658 kr.....	19
E.	Trafikverket har rätt till återbetalning av felaktigt utgiven fast ersättning och indexersättning.....	20
E.1	Inledning.....	20
E.2	Den fasta ersättningen behöver anpassas utifrån att enbart en del av Entreprenaden är utförd	20
E.3	Den fasta ersättningen ska justeras upp med 166 322 547 kr på grund av korrigerad rikt kostnad	21
E.4	Den fasta ersättningen ska justeras upp med 26 060 079 kr på grund av avtalad indexreglering	22
E.5	WLC är återbetalningsskyldigt med 91 132 305 kr avseende den fasta ersättningen	23
E.6	WLC är återbetalningsskyldigt med 1 280 756 kr avseende ersättning för indexreglering hänförlig till MF Bergtunnel	24
F.	Trafikverket har rätt till maximalt förseningsvite	24
F.1	Inledning.....	24
F.2	Trafikverket har rätt till förseningsvite för varje påbörjad vecka varmed WLC har överskridit en deltid enligt AFD.44.....	25
F.3	WLC har överskridit ett stort antal deltider enligt AFD.44.....	26
F.4	De samlade förseningsvitena överskrider med stor marginal vitesbegränsningen om maximalt sju procent av kontraktssumman	33
G.	Preliminär bevisuppgift.....	34
ANNEX A.		35

STÄMNINGSANSÖKAN

I egenskap av ombud för Trafikverket får vi härmed ansöka om stämning mot NCC – W&F West Link Contractors Handelsbolag enligt följande.

A. Tvisten i korthet

1. Förevarande tvist kretsar kring Entreprenaden E05 Korsvägen som är en deletapp av det större projektet Västlänken. Västlänken planeras omfatta en cirka åtta kilometer lång järnvägsförbindelse för pendel- och regiontåg, varav drygt sex kilometer förläggs i tunnel under centrala Göteborg. Tunneln planeras bli omkring 15 meter bred och omfatta ett tunnelrör med dubbelspår samt parallella servicetunnlar utmed delar av projektet. Längs Västlänken anläggs tre nya tågstationer: Centralen, Haga och Korsvägen.
2. Deletapp Korsvägen omfattar en sträcka på drygt tre kilometer av Västlänken. Etappen börjar i norr, under Annedal, löper vidare via Korsvägen, Jakobsdal samt Skår, och avslutas i söder vid Almedal, där den ansluter till befintliga järnvägsspår. På en översiktlig nivå består deletappen av mark- och anläggningsarbeten för en underjordisk station med anslutande tågtunnel. Tunnelarbetena utförs både i berg och genom betongkonstruktioner i lera och jord ("**Entreprenaden**").
3. Inför Entreprenaden initierade Trafikverket ett upphandlingsförfarande och skickade i samband därmed ut ett förfrågningsunderlag som redovisade det arbetsresultat som skulle åstadkommas, förutsättningarna för arbetenas utförande och övriga villkor. Detta besvarades av flera anbudsgivare, däribland ett "*J/V under bildande*"¹ mellan Wayss & Freytag Ingenieurbau AG ("**W&F**") och NCC Sverige AB ("**NCC**").²
4. Efter genomförd upphandling ingick Trafikverket, å ena sidan, och W&F samt NCC, å andra sidan, den 18 december 2017 ett entreprenadkontrakt avseende Entreprenaden ("**Entreprenadkontraktet**").³ Entreprenadkontraktet, tillsammans

¹ JV står för "*joint venture*", vilket betecknar ett samarbete mellan två eller flera företag i syfte att genomföra ett visst projekt eller bedriva gemensam affärsverksamhet.

² Anbudet undertecknades i Göteborg, och de samverkande bolagens gemensamma adress angavs till Göteborg, Bilaga 1: Anbudsbrev daterat 1 november 2017.

³ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017. Entreprenadkontraktet undertecknades i Göteborg.

med de kontraktshandlingar som hänvisas till däri, benämns fortsättningsvis gemensamt ”**Entreprenadavtalet**”.⁴

5. Kort därefter överlät W&F och NCC sina rättigheter och skyldigheter enligt Entreprenadavtalet till det gemensamma handelsbolaget NCC – W&F West Link Contractors Handelsbolag (”**WLC**”). Som namnet ”*West Link Contractors*” antyder grundades bolaget i syfte att genomföra Entreprenaden.⁵ WLC:s verksamhet har under hela entreprenadtiden varit – och är alltjämt – etablerad i Göteborg.⁶
6. WLC vann upphandlingen med ett anbud som inbegrep att Entreprenaden skulle vara färdigställd den 31 augusti 2026 till en beräknad kostnad om drygt 3,8 miljarder kr.⁷ Redan i ett tidigt skede av projektet började WLC dock att avisera omfattande kostnadsökningar och betydande förseningar.
7. I augusti 2018, endast ett par månader efter att entreprenadarbetena hade inletts, prognostiserade WLC en kostnadsökning om närmare 300 miljoner kr.⁸ Drygt ett år senare, i oktober 2019, hade kostnadsprognosen avseende slutkostnaden stigit till cirka 5,2 miljarder kr, motsvarande en ökning om omkring 1,4 miljarder kr jämfört med ursprunglig beräknad kostnad i Entreprenadkontraktet.⁹ Kostnadsökningarna förklaras i all huvudsak *inte* av ändringar i Entreprenaden.

⁴ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 1.1.

⁵ Se till exempel WLC:s årsredovisning för bolagets första verksamhetsår efter bildandet, där det framgår att WLC ”*skall utföra entreprenadarbeten inom byggbranschen jämte därmed förenlig verksamhet. Det totala uppdraget består av att bygga Västlänkens tunnel som sträcker sig från Landala, via Korsvägen, Örgryte/Jakobsdal och ansluter i Almedal till befintliga spår. Projektet startas 2018 och beräknas pågå fram till och med 2026*”, Bilaga 3: Årsredovisning WLC daterad den 29 juni 2018, s. 2.

⁶ Trafikverkets kontakter med WLC har regelmässigt varit genom WLC:s verksamhet i Göteborg. WLC:s personal har bland annat varit baserad vid kontor i anslutning till Korsvägen, i Kanoldhuset invid Liseberg, i Angered samt genom NCC:s regionala huvudkontor i Göteborg. Därtill har W&F:s svenska filial, ”*Wayss & Freytag Ingenieurbau AG filial Sverige*”, sin registrerade adress i Göteborg.

⁷ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 4.1 och § 6.1 samt Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.45.

⁸ Beräknad kostnad för ”*övriga arbeten*” hade stigit från cirka 2,4 miljarder kr enligt Entreprenadkontraktet till cirka 2,7 miljarder kr, Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1 och Bilaga 5: WLC:s PM slutkostnadsprognos daterad 23 augusti 2018.

⁹ Bilaga 6: Månadsrapport för september 2019 daterad 11 oktober 2019, avsnitt 3.4.

8. Trots att Trafikverket vid upprepade tillfällen påtalat att kostnadsökningarna i projektet är oförsvarliga och att det saknas godtagbart underlag för att förklara dem har kostnaderna fortsatt att öka i en okontrollerad och hisnande takt.¹⁰
9. I WLC:s senaste prognos, daterad den 9 september 2025, uppgav WLC att de slutliga kostnaderna för Entreprenaden skulle uppgå till drygt 13,6 miljarder kr.¹¹ Därtill har WLC aviserat ytterligare kostnadsökningar om cirka två miljarder kr, vilka enligt bolaget skulle specificeras under hösten 2025. Med beaktande av denna kostnadsökning prognostiserades alltså att de slutliga kostnaderna för Entreprenaden skulle uppgå till över 15,5 miljarder kr. Det innebär en ökning om mer än 300 procent av den ursprungliga kontraktssumman.¹² Om entreprenadarbetena hade fortgått i WLC:s regi hade prognosen för slutkostnaden med hög sannolikhet fortsatt att skena.
10. I tillägg till de kraftigt ökande kostnaderna har genomförandet av Entreprenaden präglats av omfattande förseningar. WLC har vid upprepade tillfällen lämnat nya bedömningar av den förväntade sluttiden för Entreprenaden, utan att tillhandahålla ett godtagbart underlag som motiverar bedömningarna.
11. Redan innan byggstart aviserade WLC för första gången att den avtalade sluttiden inte skulle kunna hållas.¹³ Därefter har ett flertal ändringar av den prognostiserade sluttiden följt.
12. Särskilt anmärkningsvärt är att WLC i december 2021 väsentligt reviderade sin tidsprognos, med följden att den beräknade färdigställandetiden för Entreprenaden plötsligt och utan förklaring flyttades från 2028 till 2034.¹⁴ WLC påstod således att WLC:s bedömning var att färdigställandet totalt sett skulle försenas med över åtta år. Enbart *förseningen* av Entreprenaden skulle alltså enligt WLC vara i princip lika lång som den tid parterna ursprungligen avtalat om för Entreprenadens utförande.

¹⁰ Se till exempel Bilaga 7: Ombudsbrev från Trafikverket daterat 15 oktober 2024, Bilaga 8: Ombudsbrev från Trafikverket daterat 6 december 2024, Bilaga 9: Ombudsbrev från Trafikverket daterat 21 februari 2025 och Bilaga 10: Ombudsbrev från Trafikverket daterat 3 september 2025.

¹¹ Bilaga 11: Månadsrapport för juli och augusti 2025 daterad 9 september 2025, avsnitt 10.

¹² Se Annex A nedan.

¹³ Bilaga 12: Produktionstidplan daterad 29 maj 2018.

¹⁴ Bilaga 13: Produktionstidplan daterad 8 december 2021.

13. Trots att Trafikverket påtalade att den av WLC aviserade förseningen var obefogad och saknade stöd i verkliga förhållanden vidhöll WLC att Entreprenaden skulle färdigställas år 2034 om inte Trafikverket utgav flera hundra miljoner kr som ersättning för påstådd ”forcering”. Först efter att WLC konfronterades med en oberoende expertgranskning, som visade att 2034 inte utgjorde en realistisk färdigställandetidpunkt, reviderade WLC under 2024 sin tidplan och angav ett nytt färdigställande år 2030.¹⁵
14. Av ovan följer att WLC:s återkommande ändringar av prognostiserad slutkostnad och färdigställandetid inte endast inneburit oförsvarliga fördyringar och förseningar. Utvecklingen illustrerar även att WLC:s arbete med anbud/kalkyl, inköp, styrning, kostnadsuppföljning och tidsplanering har varit både synnerligen bristfälligt och otillförlitligt och/eller att WLC har styrt efter andra mål än projektets och Trafikverkets bästa.
15. Mot bakgrund av bland annat ovannämnda utveckling av tid och kostnad initierade Trafikverket en oberoende expertgranskning med det övergripande syftet att undersöka huruvida WLC hade uppfyllt sina åtaganden gentemot Trafikverket. Granskningen påvisade allvarliga missförhållanden och brister i WLC:s hantering av Entreprenaden, innefattande flera olika svårupptäckta upplägg genom vilka WLC gynnat egna intressebolag på Trafikverkets bekostnad.¹⁶ WLC konfronterades med dessa missförhållanden,¹⁷ men kunde inte tillhandahålla tillfredställande förklaringar till det som framkommit.
16. Trafikverket tvingades därmed konstatera att förtroendet för WLC var förbrukat och inte kunde återupprättas. Att låta WLC färdigställa Entreprenaden under ytterligare fyra till fem års produktionstid, med den kostnadsutveckling med ständiga kostnadsökningar som det med all sannolikhet hade inneburit, hade i ljuset av vad som framkommit genom expertgranskningen enligt ovan helt enkelt inte varit

¹⁵ Se till exempel Bilaga 14: URB 100303 Bemötande WLC:s reviderade produktionstidplan enligt månadsrapport, Bilaga 15: Ombudsbrev från Trafikverket daterat 7 mars 2024, Bilaga 7: Ombudsbrev från Trafikverket daterat 15 oktober 2024, Bilaga 16: Produktionstidplan daterad 8 november 2024 och Bilaga 8: Ombudsbrev från Trafikverket daterat 6 december 2024. WLC trappade successivt ner färdigställandetiden enligt produktionstidplanen till 2030 under hösten 2024.

¹⁶ Bilaga 17: Granskningsrapport Västlänken Korsvägen - Delray Consulting AB daterad 29 augusti 2025.

¹⁷ Bilaga 10: Ombudsbrev från Trafikverket daterat 3 september 2025.

försvarligt. Trafikverket hade således inte något annat val än att häva Entreprenadavtalet, vilket skedde den 18 september 2025.¹⁸

17. Efter hävningen har Trafikverket inlett förevarande domstolsförfarande för att tillvarata sina rättigheter under Entreprenadavtalet med avseende på incitamentsreglering, fast ersättning och indexreglering som utgått med för högt belopp, samt förseningsvite. Som kommer att utvecklas nedan har Trafikverket rätt till (i) betalning enligt parternas överenskommelse om så kallat ”*negativt incitament*”, (ii) återbetalning av fast ersättning och ersättning för indexreglering som utbetalats men som WLC saknar rätt till, samt (iii) vite med anledning av WLC:s omfattande förseningar.
18. Därutöver har Trafikverket ytterligare krav mot WLC hänförliga till merkostnader som WLC orsakat Trafikverket genom bristande omsorg, samt krav på grund av hävningen, vilka dock inte omfattas av förevarande stämningsansökan.

B. Yrkanden

19. Trafikverket yrkar att tingsrätten förpliktar WLC att till Trafikverket utge följande belopp:
 - (a) 1 009 280 658 kr avseende betalning av negativt incitament, jämte dröjsmålsränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen från dagen för delgivning av stämning.
 - (b) 91 132 305 kr avseende återbetalning av fast ersättning, jämte dröjsmålsränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen från dagen för delgivning av stämning.
 - (c) 1 280 756 kr avseende återbetalning av ersättning för indexreglering hänförlig till mängdreglerade arbeten, jämte dröjsmålsränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen från dagen för delgivning av stämning.

¹⁸ Bilaga 18: Trafikverkets hävningsförklaring daterad 18 september 2025. Trafikverket utreder alltjämt den skada som Trafikverket orsakats med anledning av WLC:s agerande och Trafikverkets hävning.

- (d) 257 861 725 kr avseende förseningsvite, jämte dröjsmålsränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen från dagen för delgivning av stämning.

20. Trafikverket yrkar vidare att tingsrätten förpliktar WLC att ersätta Trafikverkets rättegångskostnader med ett belopp som senare kommer att anges, jämte ränta enligt räntelagen från dagen då målet avgörs till dess betalning sker.

C. Sammanfattande grunder

21. Grunderna för Trafikverkets talan avseende betalning av negativt incitament, återbetalning av fast ersättning och indexersättning som utgått med för högtbelopp, samt betalning av förseningsvite kan sammanfattas på följande sätt (och med den utveckling av talan som framgår nedan).
- (i) Trafikverket och WLC är parter till Entreprenadavtalet. Till Entreprenadavtalet hör bland annat Entreprenadkontraktet, Administrativa Föreskrifter ("AF")¹⁹ och ABT 06, Allmänna Bestämmelser för totalentreprenader avseende byggnads- anläggnings- och installationsarbeten ("ABT 06").²⁰
- (ii) Det följer av Entreprenadkontraktet att riktkostnaden för den rörliga delen av ersättningen för Entreprenaden uppgår till 3 407 222 802 kr. Denna riktkostnad ska korrigeras med hänsyn till (i) att enbart en del av Entreprenaden hade utförts per hävningsdagen, (ii) mängdförändringar och ÄTA-arbeten, samt (iii) indexregleringar. Den sålunda korrigerade riktkostnaden uppgår till 5 076 187 620 kr. WLC har emellertid upparbetat kostnader om 10 122 590 909 kr för arbeten som ska ersättas genom den rörliga delen av ersättningen. Således har WLC överskridit den korrigerade riktkostnaden med 5 046 403 289 kr. WLC är enligt Entreprenadkontraktet § 6.1 skyldigt att återbetala 20 procent av det belopp som överskrider den korrigerade riktkostnaden, det vill säga 1 009 280 658 kr. Dröjsmålsränta på

¹⁹ Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017.

²⁰ Bilaga 19: ABT 06.

beloppet ska beräknas från dagen för delgivning av stämning. Grunderna för Trafikverkets yrkande i denna del utvecklas i avsnitt D nedan.

- (iii) Det följer av Entreprenadkontraktet § 6.1 att den fasta ersättningen för Entreprenaden uppgår till 408 866 736 kr. Den fasta ersättningen ska justeras med hänsyn till (i) att enbart en del av Entreprenaden hade utförts per hävningsdagen (ii) förändrad riktkostnad, samt (iii) indexregleringar. Den justerade fasta ersättningen uppgår till 497 629 174 kr. WLC har emellertid erhållit betalning avseende fast ersättning som totalt uppgår till 588 761 479 kr. Eftersom WLC således har erhållit högre ersättning än vad bolaget är berättigat till, är WLC återbetalningsskyldigt för mellanskillnaden om 91 132 305 kr. Dröjsmålsränta ska beräknas från dagen för delgivning av stämning. Grunderna för Trafikverkets yrkande i denna del utvecklas i avsnitt E.1-E.5 nedan.
- (iv) Det följer av Entreprenadkontraktet § 6.14 och överenskommelse mellan parterna att WLC har rätt till ersättning för indexreglering. WLC har emellertid fakturerat ersättning – och erhållit betalning – för indexreglering hänförlig till mängdreglerade arbeten utförda under augusti 2022, baserat på ett underlag som felaktigt även beaktar ersättning för bolagets mängdreglerade arbeten under juli 2022. Genom att beräkna indexersättningen på ett felaktigt underlag har WLC erhållit betalning med ett belopp om 1 280 756 kr utöver vad bolaget är berättigat till. WLC är således återbetalningsskyldigt för detta belopp. Dröjsmålsränta ska beräknas från dagen för delgivning av stämning. Grunderna för Trafikverkets yrkande i denna del utvecklas i avsnitt E.6 nedan.
- (v) Vid tidpunkten för Trafikverkets hävning var WLC försenat med ett flertal kontraktsarbeten enligt avtalade deltider som följer av AF, kod AFD.44.²¹ WLC är skyldigt att betala vite om 3 816 090 kr per påbörjad förseningsvecka i enlighet med Entreprenadkontraktet § 5.11. WLC:s sammanlagda försening i förhållande till deltiderna uppgår till 1 085 påbörjade veckor, vilket ger ett vitesbelopp om 4 140 457 650 kr. Det totala

²¹ WLC var försenat med deltider enligt kod AFD.4411, AFD.4412, AFD.4413, AFD.4415, AFD.4416, AFD.444, AFD.445, AFD.446 och AFD.448, Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017.

vitet är emellertid enligt § 5.1 i Entreprenadkontraktet begränsat till sju procent av kontraktssumman, vilket motsvarar 267 126 268 kr. Därtill har WLC tidigare erlagt viten enligt Entreprenadkontraktet § 5.1 om totalt 9 264 543 kr, vilket ska avräknas från det ovan angivna maxbeloppet. WLC är därför skyldigt att betala 257 861 725 kr till Trafikverket. Dröjsmålsränta ska beräknas från dagen för delgivning av stämning. Grunderna för Trafikverkets yrkande i denna del utvecklas i avsnitt F nedan.

D. Trafikverket har rätt till återbetalning för negativt incitament

D.1 Inledning

22. I detta avsnitt redogör Trafikverket för att WLC är betalningsskyldigt avseende så kallat negativt incitament enligt Entreprenadkontraktet § 6.1.
23. Inledningsvis, i avsnitt D.2, kommer Trafikverket kortfattat att beskriva Entreprenadkontraktets ersättningsmodell och bland annat förklara att kontraktssumman bestod av dels en fast ersättning, dels en rörlig ersättning knuten till en riktkostnad. Därefter, i avsnitt D.3, kommer Trafikverket att redogöra för att den rörliga ersättningen var underkastad en incitamentsklausul, enligt vilken WLC är förpliktigat att återbetala 20 procent av den del av slutkostnaden som överskrider den korrigerade riktkostnaden.
24. I avsnitten D.4 och D.5 kommer Trafikverket att redogöra för storleken på slutkostnaden respektive den korrigerade riktkostnaden. I det avslutande avsnittet D.6 redovisar Trafikverket att WLC är återbetalningsskyldigt för ett negativt incitament om 1 009 280 658 kr.

D.2 Entreprenadens ersättningsmodell

25. Ersättningsmodellen för Entreprenaden framgår av Entreprenadkontraktet § 6.1.²² Enligt nämnda bestämmelse uppgick kontraktssumman för Entreprenaden till 3 816 089 538 kr med indexreglering,²³ fördelat på följande tre delar:

²² Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

²³ Indexreglering ska ske dels för utvalda resursgrupper (specifik reglering), dels utifrån en generell reglering, Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.14.

- **Fast ersättning:** Denna ersättningspost uppgick till 408 866 736 kr och innefattade kostnader enligt ABT 06 kap. 6 § 9 p. 6 och 8 (det vill säga kostnader för viss typ av försäkring och entreprenörarvode), med vissa tillägg som framgår av Entreprenadavtalet.²⁴
- **Rörlig ersättning för mängdreglerade arbeten:** Riktkostnaden för dessa arbeten uppgick till totalt 972 753 269 kr.²⁵ Arbetena var prissatta enligt handlingarna *E05-17-001-0000-0001 Mängdförteckning Bergtunnel* ("MF Bergtunnel") och *E05-61-001-0900-0001 Mängdförteckning Kanalisation* ("MF Kanalisation"). Enligt Entreprenadkontraktet skulle ersättning för dessa arbeten utgå som rörlig ersättning enligt uppmätt och godkänd mängdredovisning.²⁶ Den rörliga ersättningen var knuten till ovan nämnda riktkostnad, det vill säga den kostnad som WLC vid Entreprenadkontraktets ingående uppskattade att arbetena skulle uppgå till.
- **Rörlig ersättning enligt verifierad självkostnad:** Ersättning för de *övriga arbeten* som inte omfattades av de två ovanstående punkterna var knutna till en riktkostnad om 2 434 469 533 kr. För dessa arbeten utgick ersättning enligt verifierade självkostnader (löpande räkning), det vill säga för faktiska och verifierade kostnader enligt ABT 06 kap. 6 §§ 9–10.²⁷

26. Genom en överenskommelse mellan parterna den 14 mars 2025 enades parterna om att inga arbeten skulle regleras enligt MF Kanalisation, som därför har justerats ned med hela beloppet om 12 635 589 kr. De relevanta arbetena har i stället ersatts som ÄTA-arbeten hänförliga till *övriga arbeten*, vilka slutreglerades till ett belopp om 6 810 972 kr.²⁸ Mellanskillnaden mellan den ursprungliga riktkostnaden för MF

²⁴ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

²⁵ Riktkostnaden för MF Bergtunnel uppgick till 960 117 680 kr medan riktkostnaden för MF Kanalisation uppgick till 12 635 589 kr. Det ger en sammanlagd riktkostnad om 972 753 269 kr för mängdreglerade arbeten.

²⁶ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.2. Mängderna anges i olika måttenheter, exempelvis kvadratmeter och kubikmeter. Varje sådan enhet är prissatt enligt ett pris som benämns à-pris.

²⁷ Det följer av Entreprenadkontraktet § 6.1 att "[r]örlig ersättning utgår enligt ABT 06 kap 6 § 9 punkterna 1-5 och 7 med undantag av de kostnader ovan som ingår i den fasta ersättningen eller i mängdförteckningen. Ersättning utgår för tjänstemän i av beställaren godkänd platsorganisation".

²⁸ Beloppet har indexreglerats, Bilaga 20: URE 200289 MF Kanalisation.

Kanalisation och reglerat belopp för ÄTA-arbetena har hanterats som en nedjustering av riktkostnaden om 5 824 617 kr.²⁹

D.3 WLC är förpliktigat att återbetala 20 procent av de rörliga kostnader som överskrider riktkostnaden

27. Den rörliga ersättningen är underkastad en incitamentsklausul, enligt vilken WLC:s ersättning kan öka eller minska beroende på om de rörliga kostnaderna över- eller understiger riktkostnaden.³⁰

Incitamentsberäkning - slutkostnad

Riktkostnaden är kopplad till ett incitament. Avstämning och reglering av redovisade rörliga kostnader i förhållande till riktkostnaden ska ske vid slutavräkning efter avslutad entreprenad. Justeringen resulterar i ytterligare ersättning till entreprenören eller återbetalning till beställaren.

Om slutkostnaden överstiger korrigerad riktkostnad ska entreprenören svara för 20 procent av överskridandet och beställaren för 80 procent av detsamma.

Om slutkostnaden understiger korrigerad riktkostnad erhåller entreprenören av beställaren 20 procent av skillnaden mellan korrigerad riktkostnad och slutkostnad.

28. Av incitamentsklausulen följer att om slutkostnaden – det vill säga WLC:s totala rörliga ersättning – överstiger den korrigerade riktkostnaden är WLC återbetalningsskyldigt med 20 procent av det överskjutande beloppet. Om slutkostnaden i stället understiger den korrigerade riktkostnaden, tillfaller 20 procent av ”kostnadsbesparingen” WLC.
29. Till grund för att beräkna utfallet av incitamentsklausulen ligger alltså en jämförelse mellan slutkostnaden och den korrigerade riktkostnaden.
30. Genom Trafikverkets hävning den 18 september 2025 har Entreprenaden avslutats, vilket innebär att reglering enligt incitamentsklausulen ska ske enligt Entreprenadkontraktet § 6.1, med beaktande av att Entreprenaden inte kom att färdigställas.

²⁹ Bilaga 21: Överenskommelse URE 200289 daterad 14 mars 2025.

³⁰ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

D.4 Slutkostnaden för den utförda delen av Entreprenaden uppgår till 10 122 590 909 kr

31. Trafikverkets hävning innebär att Entreprenaden inte kommer att färdigställas i WLC:s regi. Slutkostnaden omfattar därför inte Entreprenaden i dess helhet, utan är begränsad till WLC:s hittills upparbetade kostnader.
32. Per hävningsdagen hade WLC upparbetat rörliga kostnader om 10 122 590 909 kr, varav 1 412 374 487 kr hänförs till MF Bergtunnel, och 8 710 216 422 kr till övriga arbeten.³¹ Upparbetade kostnader i detta sammanhang inbegriper inte fakturerade belopp som Trafikverket bestrider, eftersom WLC inte är berättigat till dessa belopp.³²
33. Slutkostnaden för den utförda delen av Entreprenaden uppgår således till 10 122 590 909 kr.

D.5 Den korrigerade riktkostnaden uppgår till 5 076 187 620 kr

D.5.1 Inledning

34. Riktkostnaden i Entreprenadkontraktet uppgick ursprungligen till sammanlagt 3 407 222 802 kr.³³ Som utvecklas nedan ska den avtalade rikt kostnaden korrigeras, med hänsyn till (i) att enbart en del av Entreprenaden hade utförts per hävningsdagen, (ii) mängdförändringar och ÄTA-arbeten, samt (iii) indexregleringar.³⁴

³¹ Denna stämningssökan beaktar samtliga kostnader som WLC har fakturerat per den 10 november 2025. Belopp som har fakturerats efter detta datum kommer att beaktas av Trafikverket framledes, vilket innebär att de belopp som anges i förevarande stämningssökan kan komma att korrigeras.

³² Av WLC:s fakturerade belopp för arbete till och med augusti 2025 har Trafikverket sammanlagt bestridit 168 206 225 kr avseende övriga arbeten. Som utvecklas i avsnitt E.6 kräver Trafikverket även återbetalning om 1 280 756 kr avseende felaktigt utbetald ersättning med anledning av indexregleringar för MF Bergtunnel. WLC:s faktura avseende arbeten utförda under september 2025 granskas för närvarande av Trafikverket. Av denna anledning görs i beräkningen i denna stämningssökan inga avdrag för bestridda belopp hänförliga till fakturan för september. I den utsträckning Trafikverket vid den pågående fakturagranskningen identifierar att WLC har fakturerat för icke ersättningsgilla kostnader, kommer Trafikverket att framledes korrigera relevanta uppgifter. Trafikverket har inte i förhållande till slutkostnaden gjort något avdrag för innehållna medel.

³³ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

³⁴ Det följer av Entreprenadkontraktet § 6.1 att rikt kostnaden ska justeras med hänsyn till mängdförändringar och ÄTA-arbeten. Därtill framgår det av Entreprenadkontraktet § 6.141 och § 6.142 att rikt kostnaden ska justeras med hänsyn till avtalade indexregleringar.

D.5.2 Riktkostnaden ska anpassas utifrån att enbart en del av Entreprenaden är utförd

35. Det första steget i beräkningen av den korrigerade riktkostnaden är att beakta att enbart en del av Entreprenaden hade utförts per dagen för Trafikverkets hävning. I annat fall skulle incitamentsregleringen leda till ett felaktigt utfall, genom att regleringen skulle beakta arbeten som i själva verket inte har utförts eller kommer att utföras av WLC.
36. Eftersom förhållandet mellan riktkostnaden och slutkostnaden är avgörande för tillämpningen av incitamentsklausulen, skulle en riktkostnad som inte justerats för Entreprenadens färdigställandegrad medföra att WLC överkompenseras på Trafikverkets bekostnad. En sådan tillämpning av incitamentsklausulen vore felaktig. För att jämförelsen ska bli rättvisande behöver alltså riktkostnaden – likt slutkostnaden – justeras utifrån Entreprenadens färdigställandegrad per hävningsdagen.
37. WLC har inte redovisat någon upparbetningsgrad eller i övrigt lämnat uppgift om hur stor del av entreprenadarbetena som var utförda per hävningsdagen. För att fastställa upparbetningsgraden jämförs förhållandet mellan de upparbetade kostnaderna och den prognostiserade slutkostnad som WLC tillhandahållit Trafikverket. I den mån det senare visar sig att verklig färdigställandegrad inte stämmer överens med vad som följer av WLC:s prognos kan Trafikverket komma att justera beräkningarna och Trafikverkets krav i enlighet med den verkliga färdigställandegraden.
38. Beträffande övriga arbeten återstod betydande arbeten per hävningsdagen. I sin månadsrapport för juli och augusti 2025 uppgav WLC att den prognostiserade slutkostnaden för övriga arbeten uppgick till 11 204 615 221 kr.³⁵ Avdrag ska emellertid, av samma skäl som redogjorts för i avsnitt D.4, göras för bestridna kostnader. Med beaktande av bestridna kostnader om 168 206 225 kr hänförliga till övriga arbeten uppgår slutkostnadsprognosen till 11 036 408 996 kr.³⁶
39. Av olika underlag som WLC tillhandahållit, liksom av besked som lämnats vid möten, framgår att det därutöver skulle tillkomma kostnader om 2 461 483 427 kr

³⁵ Bilaga 11: Månadsrapport för juli och augusti 2025 daterad 9 september 2025.

³⁶ 11 204 615 221 - 168 206 225 = 11 036 408 996 kr.

som inte beaktats i månadsrapporten för augusti 2025. Detta innebär att den sammanlagda prognostiserade slutkostnaden för övriga arbeten per hävningsdagen uppgick till 13 497 892 423 kr.³⁷ Dessa tillkommande prognostiserade kostnader redovisas nedan i Annex A.

40. Upparbetningsgraden beräknas genom att den upparbetade kostnaden för övriga arbeten om 8 710 216 422 kr³⁸ divideras med slutkostnadsprognosen för övriga arbeten om 13 497 892 423 kr.³⁹ Det ger en upparbetningsgrad avseende övriga arbeten om cirka 64,53 procent.⁴⁰
41. På basis av upparbetningsgraden ska den ursprungliga rikt-kostnaden i Entreprenadkontraktet reduceras. Reduceringen beräknas genom att upparbetningsgraden om cirka 64,53 procent multipliceras med den ursprungliga rikt-kostnaden för övriga arbeten om 2 434 469 533 kr. Med beaktande av upparbetningsgraden uppgår följaktligen rikt-kostnaden för övriga arbeten till 1 570 967 959 kr.⁴¹
42. Beträffande MF Bergtunnel reduceras inte rikt-kostnaden på basis av Entreprenadens utförandegrad. Det innebär att upparbetningsgraden i den här delen anses vara 100 procent för detta syfte, oaktat att vissa bergarbeten kvarstår att utföra.⁴²
43. Inte heller i förhållande till MF Kanalisation reduceras rikt-kostnaden på basis av Entreprenadens utförandegrad. Upparbetningsgraden avseende MF Kanalisation

³⁷ 11 036 408 996 kr + 2 461 483 427 kr = 13 497 892 423 kr.

³⁸ Att detta belopp används i beräkningarna innebär inte i sig något vitsordande av att beloppet motsvarar verifierad och ersättningsgill självkostnad enligt Entreprenadavtalet.

³⁹ Detta belopp kan komma att uppdateras i Trafikverkets nästkommande yttranden, bland annat för kostnader som fakturerats efter den 10 november 2025, såsom förklarats i fotnot 31 och 32.

⁴⁰ Upparbetad kostnad dividerat med prognostiserad slutkostnad ($8\,710\,216\,422 / 13\,497\,892\,423 = 0,6453019589308665$). Det kan härvid noteras att WLC:s återkommande mönster har varit att under hela entreprenadtiden successivt höja den prognostiserade slutkostnaden. WLC:s faktiska slutkostnad skulle därmed med största sannolikhet ha vida överstigit 13 497 892 423 kr

⁴¹ $2\,434\,469\,533\text{ kr} \times 0,6453019589308665 = 1\,570\,967\,959\text{ kr}$.

⁴² WLC har upparbetat kostnader hänförliga till MF Bergtunnel som, till följd av ökade mängder, överstiger den rikt-kostnad som framgår av Entreprenadkontraktet. Vid tidpunkten för hävning återstod endast vissa begränsade mängder enligt uppgifter från WLC. Med beaktande av att WLC redan fått ersättning hänförligt till MF Bergtunnel som överstiger rikt-kostnaden enligt Entreprenadkontraktet, och att arbetena vid hävningstidpunkten i det närmaste var färdigställda enligt WLC, har Trafikverket inte gjort något avdrag för de återstående arbetena med beaktande av upparbetningsgrad. Trafikverket utreder dock alltjämt WLC:s redovisning av kostnader hänförliga till MF Bergtunnel och kan komma att justera detta framledes.

anses således vara 100 procent för detta syfte. Att Trafikverket och WLC enades om att inga arbeten skulle regleras inom MF Kanalisation beaktas istället inom ramen för avsnitt D.5.3 såsom ett avgående arbete.⁴³

44. Sammantaget uppgår den justerade riktkostnaden till 1 570 967 959 kr för övriga arbeten. Riktkostnaderna för MF Bergtunnel och MF Kanalisation är desamma som i Entreprenadkontraktet, det vill säga 960 117 680 kr respektive 12 635 589 kr. Detta innebär att den totala riktkostnaden, justerad för upparbetningsgraden, uppgår till 2 543 721 228 kr.⁴⁴

D.5.3 Justering av riktkostnaden med hänsyn till mängdförändringar och ÄTA-arbeten

45. Det andra steget i beräkningen av den korrigerade riktkostnaden är att beakta mängdförändringar och ÄTA-arbeten. Av Entreprenadkontraktet § 6.1 följer (i) att mängdförändringar ska beaktas i förhållande till riktkostnaden för MF Bergtunnel, samt (ii) att ÄTA-arbeten ska beaktas i förhållande till riktkostnaden för MF Bergtunnel och för övriga arbeten. Detta medför följande justeringar av riktkostnaden:

- **MF Bergtunnel:** Mängdförändringar och ÄTA-arbeten ger en uppjustering om 320 924 778 kr.⁴⁵
- **MF Kanalisation:** Samtliga arbeten har avgått, vilket ger en nedjustering om 12 635 589 kr.⁴⁶

⁴³ Bilaga 21: Överenskommelse URE 200289 daterad 14 mars 2025.

⁴⁴ 1 570 967 959 kr + 960 117 680 kr + 12 635 589 kr = 2 543 721 228 kr.

⁴⁵ Bilaga 22: Förteckning över mängdförändringar och ÄTA-arbeten hänförliga till MF Bergtunnel. Av dessa 320 924 780 kr är 75 663 070 kr under utredning av Trafikverket. Av det belopp som utreds avser 13 091 643 kr ÄTA-arbeten som WLC fakturerat inom ramen för bolagets faktura avseende arbeten utförda under september 2025. Som anges i fotnot 32 är denna faktura under granskning. Vissa kostnader kan därför komma att bestridas i den utsträckning WLC har fakturerat för icke ersättningsgilla kostnader. Resterande 62 571 427 kr har betalats av Trafikverket men är alltjämt under granskning. För det fall Trafikverkets utredning skulle visa att WLC till någon del saknar rätt till ersättning intill detta belopp kommer Trafikverket att kräva återbetalning. Det skulle även innebära att WLC saknar rätt till uppjustering av riktkostnaden i motsvarande mån. Mot denna bakgrund kan Trafikverket framledes komma att korrigera beloppet om 320 924 780 kr samt därtill hänförliga belopp.

⁴⁶ Som framgår av avsnitt D.2 har parterna enats om att samtliga arbeten i MF Kanalisation ska avgå, Bilaga 21: Överenskommelse URE 200289 daterad 14 mars 2025.

- **Övriga arbeten:** ÄTA-arbeten ger en uppjustering om 1 077 732 038 kr.⁴⁷

46. Av ovan följer att den sammanlagda uppjusteringen av riktkostnaden, med hänsyn till mängdförändringar och ÄTA-arbeten, uppgår till 1 386 021 227 kr.⁴⁸

D.5.4 Justering av riktkostnaden med hänsyn till indexregleringen

47. Det tredje steget i beräkningen av den korrigerade riktkostnaden är att beakta reglering avseende index.⁴⁹ Av Entreprenadkontraktet § 6.14 följer att vissa ersättningsposter ska indexregleras.⁵⁰ Bestämmelserna i Entreprenadkontraktet som avser indexreglering är uppdelade i *specifik reglering* och *generell reglering*.⁵¹

48. De specifika indexregleringarna avser kostnader för armeringsstål och handelsstål.⁵² Riktkostnadsjusteringen till följd av de specifika indexregleringarna uppgår

⁴⁷ Bilaga 23: Förteckning över ÄTA-arbeten hänförliga till övriga arbeten. Som anges i fotnot 32 är WLC:s faktura för arbeten utförda under september 2025 under granskning, varvid detta belopp kan komma att korrigeras framledes med hänsyn till bestridanden. Trafikverket noterar vidare att Trafikverket och WLC i vissa fall har justerat upp riktkostnaden på grund av ÄTA-arbeten innan dessa arbeten har utförts. Till den del aktuella ÄTA-arbeten inte har utförts av WLC ska bolaget inte tillgodoräknas den korresponderande uppjusteringen av riktkostnaden. Detta aktualiseras i förhållande till de ÄTA-arbeten som reglerats i UR 100349, UR 200560, UR 100338, UR 100015 och UR 100260. De ÄTA-arbeten som är hänförliga till UR 200560 och UR 100620 har inte utförts till någon del alls. Vad gäller resterande underrättelser har 43 procent av ÄTA-arbetet som är hänförligt till UR 100349 utförts, 30 procent av ÄTA-arbetet som är hänförligt till UR 100338 utförts och 60 procent av ÄTA-arbetet som är hänförligt till UR 100015 utförts. Den sammanlagda uppjusteringen av riktkostnaden som WLC inte är berättigat till – på grund av att ÄTA-arbeten helt eller delvis aldrig kom att utföras – uppgår till 14 219 592 kr. Hänsyn har tagits till detta i det totala beloppet om 1 077 732 038 kr. I detta belopp inkluderas även påslag för arbetsledning om 14 procent avseende de 75 663 070 kr i förhållande till MF Bergtunnel som är under granskning. Om det visar sig att WLC inte är berättigat till hela eller delar av detta belopp är WLC inte heller berättigat till påslag för arbetsledning.

⁴⁸ 320 924 778 kr - 12 635 589 kr + 1 077 732 038 kr = 1 386 021 227 kr. Ytterligare uppjustering av riktkostnaden på grund av ÄTA-arbeten kan komma att bli aktuell, med hänsyn till ännu oreglerade anspråk på ÄTA-ersättning. Trafikverket kan därför komma att justera dessa belopp och sina yrkanden i ett senare skede av processen.

⁴⁹ Det följer av Entreprenadkontraktet § 6.141 och § 6.142 att indexreglering ska beaktas vid fastställandet av den korrigerade riktkostnaden.

⁵⁰ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.14.

⁵¹ Den specifika regleringen följer av Entreprenadkontraktet § 6.141 och den generella regleringen av Entreprenadkontraktet § 6.142.

⁵² Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1414 och § 6.1415.

sammanlagt till 90 328 714 kr, varav 6 670 839 kr är hänförligt till MF Bergtunnel,⁵³ och 83 657 875 kr till övriga arbeten.⁵⁴

49. Utöver de specifika indexregleringarna i Entreprenadkontraktet har Trafikverket och WLC under entreprenadtiden enats om att indexreglera kostnader avseende drivmedel.⁵⁵ Riktkostnadsjusteringen till följd av den specifika indexregleringen för drivmedel uppgår sammanlagt till 32 000 238 kr, varav 1 788 260 kr är hänförligt till MF Bergtunnel och 30 211 978 kr till övriga arbeten.⁵⁶
50. Den generella indexregleringen avser de kostnader som inte täcks av de specifika indexregleringarna. Riktkostnadsjusteringen till följd av den generella indexregleringen uppgår sammanlagt till 1 024 116 213 kr, varav 122 872 931 kr är hänförligt till MF Bergtunnel och 901 243 282 kr till övriga arbeten.⁵⁷
51. Av ovan följer att riktkostnaden med hänsyn till reglering av index ska justeras upp med sammanlagt 1 146 445 165 kr.⁵⁸ I

D.5.5 Den korrigerade riktkostnaden uppgår till 5 076 187 620 kr

52. När den avtalade riktkostnaden om 3 407 222 802 kr justeras med beaktande av upparbetsgrad (avsnitt D.5.2), mängdförändringar och ÄTA-arbeten (avsnitt D.5.3), samt indexregleringar (avsnitt D.5.4), uppgår den korrigerade riktkostnaden till 5 076 187 620 kr. Detta sammanfattas i tabellen nedan.

⁵³ Av 6 670 839 kr är 3 522 837 kr hänförligt till indexregleringen för armeringsstål och 3 148 002 kr till indexregleringen för handelsstål. WLC har inte tillhandahållit de uppgifter som krävs för att beräkna index för september 2025. Av denna anledning har Trafikverket inte beräknat index för denna månad.

⁵⁴ Av 83 657 875 kr är 23 833 535 kr hänförligt till indexregleringen för armeringsstål och 59 824 340 kr till indexregleringen för handelsstål. WLC har inte tillhandahållit de uppgifter som krävs för att beräkna index för perioden augusti 2023 till september 2025 vad gäller armeringsstål och september 2023 till september 2025 vad gäller handelsstål. Av denna anledning har Trafikverket inte beräknat index enligt de specifika regleringarna för kostnader som hänför sig till dessa tidsperioder.

⁵⁵ Bilaga 24: URE 200471 Generell underrättelse om kostnadspåverkan med anledning av krigsutbrottet i Ukraina.

⁵⁶ Indexregleringen avser perioden mellan februari 2022 och december 2023.

⁵⁷ Index har beräknats till och med september 2025 för övriga arbeten. Vad gäller MF Bergtunnel har index beräknats till och med augusti 2025.

⁵⁸ 1 146 445 165 kr utgör summan av det totala prisregleringsbeloppet för MF Bergtunnel och övriga arbeten. Av beloppet är 131 332 030 kr hänförligt till MF Bergtunnel, se Bilaga 25: Indexsammanställning avseende MF Bergtunnel, och 1 015 113 135 kr hänförligt till övriga arbeten, se Bilaga 26: Indexsammanställning avseende övriga arbeten.

Kostnadspost	Avtalad rikt kostnad (kr)	Upparbetnings- grad (kr)	Mängdförändringar och ÄTA-arbeten (kr)	Index (kr)	Korrigerad rikt kostnad (kr)
MF Bergtunnel	960 117 680	0	+ 320 924 778	+ 131 332 030	= 1 412 374 488
MF Kanalisation	12 635 589	0	- 12 635 589	0	= 0
Övriga arbeten	2 434 469 533	- 863 501 574	+ 1 077 732 038	+ 1 015 113 135	= 3 663 813 132
Totalt	3 407 222 802	- 863 501 574	+ 1 386 021 227	+ 1 146 445 165	= 5 076 187 620

D.6 WLC är betalningsskyldigt avseende negativt incitament uppgående till 1 009 280 658 kr

53. Som redovisats ovan ska WLC – om slutkostnaden överstiger den korrigerade rikt kostnaden – svara för 20 procent av den överskjutande kostnaden. Som förklarats i avsnitt D.4 ovan uppgår slutkostnaden till 10 122 590 909 kr. Denna slutkostnad ska jämföras med den korrigerade rikt kostnaden, vilken uppgår till 5 076 187 620 kr, enligt vad som närmare framgår av avsnitt D.5 ovan. Detta innebär att slutkostnaden överstiger den korrigerade rikt kostnaden med 5 046 403 289 kr.⁵⁹ WLC är betalningsskyldigt med 20 procent av 5 046 403 289 kr, vilket motsvarar 1 009 280 658 kr.⁶⁰
54. Sammanfattningsvis är WLC skyldigt att till Trafikverket betala ett negativt incitament för den utförda delen av Entreprenaden med ett belopp uppgående till 1 009 280 658 kr.

⁵⁹ 10 122 590 909 kr - 5 076 187 620 kr = 5 046 403 289 kr.

⁶⁰ 5 046 403 289 kr x 0,2 = 1 009 280 658 kr.

E. Trafikverket har rätt till återbetalning av felaktigt utgiven fast ersättning och indexersättning

E.1 Inledning

55. I detta avsnitt redogör Trafikverket för att WLC är återbetalningsskyldigt avseende delar av den fasta ersättningen enligt Entreprenadkontraktet § 6.1 samt indexersättning hänförlig till MF Bergtunnel.
56. Som redovisats i avsnitt D.2 ovan har en del av kontraktssumman utgått som fast ersättning. Trafikverket kommer i avsnitten E.2-E.4 nedan att förklara att den fasta ersättning som WLC är berättigat till ska justeras med hänsyn till (i) att enbart en del av Entreprenaden hade utförts per hävningsdagen, (ii) korrigerad rikt kostnad och (iii) avtalad indexreglering.
57. Som utvecklas i avsnitt E.5 nedan har WLC erhållit betalning av fast ersättning som överstiger vad bolaget är berättigat till enligt Entreprenadkontraktet. Skillnaden mellan den fasta ersättning som WLC har erhållit och den ersättning som bolaget har rätt till uppgår till 91 132 305 kr, vilket WLC är skyldigt att återbetala till Trafikverket.
58. Därtill har WLC, som redovisas i avsnitt E.6 nedan, fakturerat 1 280 756 kr mer än vad WLC är berättigat till avseende ersättning för indexreglering hänförlig till MF Bergtunnel, för vilket WLC också är återbetalningsskyldigt.

E.2 Den fasta ersättningen behöver anpassas utifrån att enbart en del av Entreprenaden är utförd

59. Den fasta ersättningen uppgår enligt Entreprenadkontraktet § 6.1 till 408 866 736 kr.⁶¹ Ersättningsnivån har bestämts utifrån att Entreprenaden i dess helhet skulle färdigställas i WLC:s regi. I och med hävningen är det uteslutet att så kommer att ske. Det följer därav att den fasta ersättningen ska justeras med beaktande av att WLC enbart har utfört en del av Entreprenaden. I annat fall skulle WLC kompenseras för arbeten som i själva verket inte har utförts eller kommer att utföras av WLC.

⁶¹ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

60. Som framgår ovan har WLC inte redovisat någon upparbetningsgrad, eller i övrigt lämnat någon uppgift om hur stor del av entreprenadarbetena som var utförda per hävningsdagen.⁶² För att fastställa upparbetningsgraden kommer Trafikverket därför att jämföra den justerade riktkostnaden med hänsyn till upparbetningsgrad, som beräknats i avsnitt D.5.2 ovan, med riktkostnaden i Entreprenadkontraktet.
61. Den totala justerade riktkostnaden med beaktande av att enbart en del av Entreprenaden var utförd per hävningsdagen uppgår till 2 543 721 228 kr.⁶³ Divideras beloppet om 2 543 721 228 kr med riktkostnaden i Entreprenadkontraktet om 3 407 222 802 kr, ger det en upparbetningsgrad om cirka 74,66 procent.⁶⁴
62. Med beaktande av upparbetningsgrad enligt ovan har WLC som utgångspunkt enligt Entreprenadkontraktet § 6.1 för utförd del av Entreprenaden rätt till fast ersättning uppgående till ett belopp om 305 246 547 kr.⁶⁵
- E.3 Den fasta ersättningen ska justeras upp med 166 322 547 kr på grund av korrigerad rikt kostnad**
63. Av Entreprenadkontraktet § 6.1 följer att den fasta ersättningen ska justeras med hänsyn till förändrad rikt kostnad avseende ÄTA-arbeten och mängdförändringar. Justeringen av den fasta ersättningen ska ske proportionerligt i förhållande till den procentuella ökningen av rikt kostnaden.⁶⁶
64. Den fasta ersättningen följer emellertid inte korrigerad rikt kostnad till den del korrigeringen är en följd av indexreglering för de rörliga kostnaderna.⁶⁷ Istället ska

⁶² Se avsnitt D.5.2 ovan.

⁶³ Se avsnitt D.5.2 ovan.

⁶⁴ $2\,543\,721\,228 / 3\,407\,222\,802 = 0,7465673294117618$. Den upparbetningsgrad som redovisats i avsnitt D.5.2 ovan avser endast den andel av de *övriga arbetena* som hade utförts per hävningsdagen. Till skillnad från den rörliga ersättningen för de *övriga arbetena* har syftet med den fasta ersättningen varit att kompensera WLC för kostnader som hänför sig till samtliga arbeten under Entreprenadkontraktet. Upparbetningsgraden om cirka 74,66 procent reflekterar därför den andel av samtliga arbeten som WLC hade utfört vid tidpunkten för Trafikverkets hävning, inte enbart de *övriga arbetena*. Av detta följer att upparbetningsgraden för fast ersättning har beräknats genom att jämföra den utifrån upparbetningsgrad justerade rikt kostnaden för samtliga arbeten – det vill säga MF Bergtunnel, MF Kanalisation och övriga arbeten, uppgående till 2 543 721 228 kr – med den ursprungliga rikt kostnaden för dessa arbeten under Entreprenadkontraktet, uppgående till 3 407 222 802 kr.

⁶⁵ $0,7465673294117618 \times 408\,866\,736 \text{ kr} = 305\,246\,547,1808238 \text{ kr}$.

⁶⁶ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

⁶⁷ Indexregleringen har beskrivits i avsnitt D.5.4 ovan.

index beaktas separat vid beräkningen av justerad fast ersättning. Detta sker efter att den fasta ersättningen har justerats med beaktande av den korrigerade rikt kostnaden (vilken då beräknas utan hänsyn till indexreglering för de rörliga kostnaderna).⁶⁸

65. I Entreprenadkontraktet anges den fasta ersättningen uppgå till ett belopp om 408 866 736 kr,⁶⁹ vilket motsvarar cirka tolv procent av den ursprungliga rikt kostnaden. I syfte att förenkla uppjusteringen av fast ersättning, har parterna i Entreprenaden kommit överens om att rikt kostnadshöjande ÄTA-arbeten och mängdförändringar ska generera en ökning av den fasta ersättningen motsvarande tolv procent av värdet av rikt kostnadsökningen.⁷⁰ Under entreprenadtiden har således tillkommande fast ersättning utgått med tolv procent av den rikt kostnadsjustering som hänför sig till ÄTA-arbeten och mängdförändringar.
66. Som redovisats i avsnitt D.5.3 ovan ska rikt kostnaden på grund av ÄTA-arbeten och mängdförändringar justeras upp med sammanlagt 1 386 021 227 kr. Med avseende på den fasta ersättningen innebär detta en uppjustering om 166 322 547 kr, vilket alltså motsvarar tolv procent av den ökning av rikt kostnaden som avser ÄTA-arbeten och mängdförändringar.⁷¹
- E.4 Den fasta ersättningen ska justeras upp med 26 060 079 kr på grund av avtalad indexreglering**
67. Enligt Entreprenadkontraktet § 6.1 ska den fasta ersättningen därtill indexregleras. Indexregleringen ska ske utifrån den generella indexregleringen i Entreprenadkontraktet § 6.142 som beskrivits ovan i avsnitt D.5.4.⁷²
68. För det fall reglering av index skulle ske baserat på WLC:s fakturering av fast ersättning skulle den fasta ersättningen enligt Entreprenadkontraktet § 6.1 och § 6.142 ha justerats upp med 34 906 536 kr.⁷³ WLC har emellertid endast rätt till

⁶⁸ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

⁶⁹ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

⁷⁰ Bilaga 27: Handledning avseende kostnadsregleringar daterad 18 juni 2018. Handledningen utgör en bilaga till kvalitetsplanen.

⁷¹ $0,12 \times 1\,386\,021\,227 \text{ kr} = 166\,322\,547,24 \text{ kr}$.

⁷² Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1 jämte § 6.142. Det följer av Entreprenadkontraktet § 6.142 att indexreglering för den fasta ersättningen ska ske vid fakturering.

⁷³ Bilaga 28: Indexsammanställning avseende den fasta ersättningen. Indexbeloppet om 34 906 536 kr beaktar den generella indexregleringen till och med augusti 2025.

indexreglering av den fasta ersättning som bolaget är berättigat till. I annat fall skulle WLC överkompenseras på Trafikverkets bekostnad.

69. WLC har fakturerat 394 605 755 kr som fast ersättning enligt Entreprenadkontraktet § 6.1.⁷⁴ Som redovisats i avsnitt E.2 ovan ska den fasta ersättningen, med hänsyn till att enbart en del av Entreprenaden hade utförts per hävningsdagen, sättas ned till 305 246 547 kr. Det är enbart på detta belopp som WLC är berättigat till avtalad indexreglering.
70. Av det ovan anförda följer att WLC endast varit berättigat till indexreglering i förhållande till cirka 74,66 procent av ovannämnda belopp om 34 906 536 kr.⁷⁵ Det ger att den fasta ersättningen ska justeras upp med 26 060 079 kr med anledning av avtalad indexreglering.⁷⁶

E.5 WLC är återbetalningsskyldigt med 91 132 305 kr avseende den fasta ersättningen

71. När den avtalade fasta ersättningen om 408 866 736 kr justeras med beaktande av utförandegrad (avsnitt E.2), mängdförändringar och ÄTA-arbeten (avsnitt E.3), samt indexreglering (avsnitt E.4), uppgår den justerade fasta ersättningen till 497 629 174 kr.⁷⁷ Det är alltså detta belopp som WLC enligt Entreprenadkontraktet har rätt till i anledning av de arbeten som WLC utförde fram till hävningen.
72. Trafikverket har per den 18 september 2025 utgett betalningar om sammanlagt 588 761 479 kr för kostnader som ersätts genom den fasta ersättningen. Trafikverket har således betalat 91 132 305 kr mer än vad WLC enligt Entreprenadkontraktet är berättigat till, för vilket WLC är återbetalningsskyldigt.⁷⁸

⁷⁴ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 6.1.

⁷⁵ $2\,543\,721\,228 / 3\,407\,222\,802 = 0,7465673294117618$.

⁷⁶ $0,7465673294117618 \times 34\,906\,536 \text{ kr} = 26\,060\,079,36053552 \text{ kr}$.

⁷⁷ $305\,246\,547,1808238 \text{ kr} + 166\,322\,547,24 \text{ kr} + 26\,060\,079,36053552 \text{ kr} = 497\,629\,173,7813593 \text{ kr}$.

⁷⁸ $588\,761\,479 \text{ kr} - 497\,629\,173,7813593 \text{ kr} = 91\,132\,305,2186407 \text{ kr}$. Som anges i fotnot 31 inkluderar upparbetade kostnader de kostnader som WLC fakturerat Trafikverket för senast den 10 november 2025. WLC har aviserat att ytterligare kostnader kommer att faktureras Trafikverket. Vidare pågår i enlighet med vad som anges i fotnot 32 alltjämt fakturagranskning avseende fakturerade kostnader för arbetena som utförts i september 2025. Mot denna bakgrund kan de belopp som anges i förevarande stämningansökan komma att korrigeras framledes.

73. Sammanfattningsvis är WLC skyldigt att till Trafikverket återbetala fast ersättning med ett belopp uppgående till 91 132 305 kr.

E.6 WLC är återbetalningsskyldigt med 1 280 756 kr avseende ersättning för indexreglering hänförlig till MF Bergtunnel

74. WLC har fakturerat, och erhållit betalning, med ett belopp om sammanlagt 132 612 785 kr avseende ersättning för indexreglering hänförlig till MF Bergtunnel. Detta belopp innefattar ersättning för indexreglering avseende arbeten hänförliga till MF Bergtunnel under juli 2022, för vilka ett belopp om 8 618 545 kr betalades ut *a conto*.
75. På beloppet om 8 618 545 kr beräknade och erhöll WLC indexersättning för arbeten utförda i juli 2022. Det utbetalade a contobeloppet om 8 618 545 kr, på vilket WLC alltså redan hade erhållit indexreglering, skulle rätteligen ha dragits av vid beräkningen av indexreglering på nästföljande faktura om 20 629 230 kr avseende arbeten hänförliga till MF Bergtunnel under augusti 2022.⁷⁹ Att indexberäkningen för arbeten utförda under augusti 2022 utgick från beloppet om 20 629 230 kr – istället för 12 010 685 kr – medförde att WLC erhöll ersättning för indexreglering med 1 280 756 kr mer än vad bolaget var berättigat till.
76. Av det ovan anförda följer att WLC felaktigt har erhållit 1 280 756 kr för mycket avseende ersättning för indexreglering hänförlig till MF Bergtunnel, för vilket WLC är återbetalningsskyldigt.⁸⁰

F. Trafikverket har rätt till maximalt förseningsvite

F.1 Inledning

77. I detta avsnitt redogör Trafikverket för att WLC är betalningsskyldigt avseende maximalt förseningsvite enligt Entreprenadkontraktet § 5.1 och § 5.11.

⁷⁹ Beloppet om 20 629 230 kr inbegriper dels 8 618 545 kr för arbeten utförda under juli 2022, dels 12 010 685 kr för arbeten utförda under augusti 2022.

⁸⁰ Av beloppet om 1 280 756 kr avser 1 231 630 kr ersättning för den generella indexregleringen och 49 125 kr ersättning för indexregleringen avseende drivmedel.

78. Inledningsvis, i avsnitt F.2, kommer Trafikverket att beskriva Entreprenadavtalets reglering av viten hänförliga till försening av deltider. Därefter, i avsnitt F.3, kommer Trafikverket att förklara att WLC har överskridit ett stort antal vitessatta deltider.
79. Avslutningsvis, i avsnitt F.4, kommer Trafikverket redovisa att den samlade förseningen med stor marginal överskrider den avtalade vitesbegränsningen och att WLC därmed är skyldigt att betala maximalt återstående belopp om 257 861 725 kr.
- F.2 Trafikverket har rätt till förseningsvite för varje påbörjad vecka varmed WLC har överskridit en deltid enligt AFD.44**
80. Enligt Entreprenadavtalet skulle Entreprenaden i sin helhet vara färdigställd senast den 31 augusti 2026.⁸¹ Fram till denna tidpunkt löpte enligt AFD.44 flera separata deltider, vilka fördelade sig på olika arbeten samt arbetsområden och tunnelsträckor som avgränsats geografiskt i ritningarna.⁸²
81. Dessa deltider har varit av central betydelse för att begränsa störningar i omgivningen och för att Trafikverket i sin tur ska efterleva sina åtaganden gentemot andra parter. Västlänken byggs genom centrala Göteborg, vilket kräver att hänsyn tas till bland annat markägare, väg- och spårtrafik samt verksamheter såsom Liseberg där omfattande arbeten utförts.⁸³
82. Det följer av Entreprenadkontraktet § 5.11 att WLC ska betala vite till Trafikverket för varje påbörjad vecka varmed WLC överskridit en deltid, med ett belopp motsvarande 0,1 procent av kontraktssumman.⁸⁴

§ 5.11

Vite vid försening

För varje påbörjad vecka varmed entreprenören överskrider kontraktstiden eller den ändrade tid för färdigställandet som ska gälla enligt ABT o6 kap. 4 § 2 eller 3, ska entreprenören betala vite med belopp motsvarande 0,3 procent av kontraktssumman.

För varje påbörjad vecka varmed entreprenören överskrider deltid enligt AFD.44 ska entreprenören betala vite med belopp motsvarande 0,1 procent av kontraktssumman.

⁸¹ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 4.1 jämte Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.45.

⁸² Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.44.

⁸³ Se bland annat Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.121 och AFD.133-137.

⁸⁴ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 5.11 (vår understrykning).

83. Detta innebär att WLC ska betala ett vite om 3 816 090 kr för varje påbörjad vecka som bolaget är försenat i förhållande till någon deltid enligt AFD.44.⁸⁵
84. WLC:s ansvar för viten under Entreprenadkontraktet är begränsat till maximalt sju procent av kontraktssumman, vilket motsvarar 267 126 268 kr. Denna begränsning blir alltså tillämplig så snart den sammantagna förseningen i förhållande till avtalade deltider överstiger 70 veckor.⁸⁶ Begränsningen omfattar samtliga viten som kan utgå enligt Entreprenadkontraktet § 5.1, och avser således inte enbart förseningsviten.
85. WLC har sedan tidigare betalat viten enligt Entreprenadkontraktet § 5.1 uppgående till 9 264 543 kr, vilket innebär att WLC:s återstående ansvar för förseningsviten enligt nämnda bestämmelse maximalt kan uppgå till 257 861 725 kr.

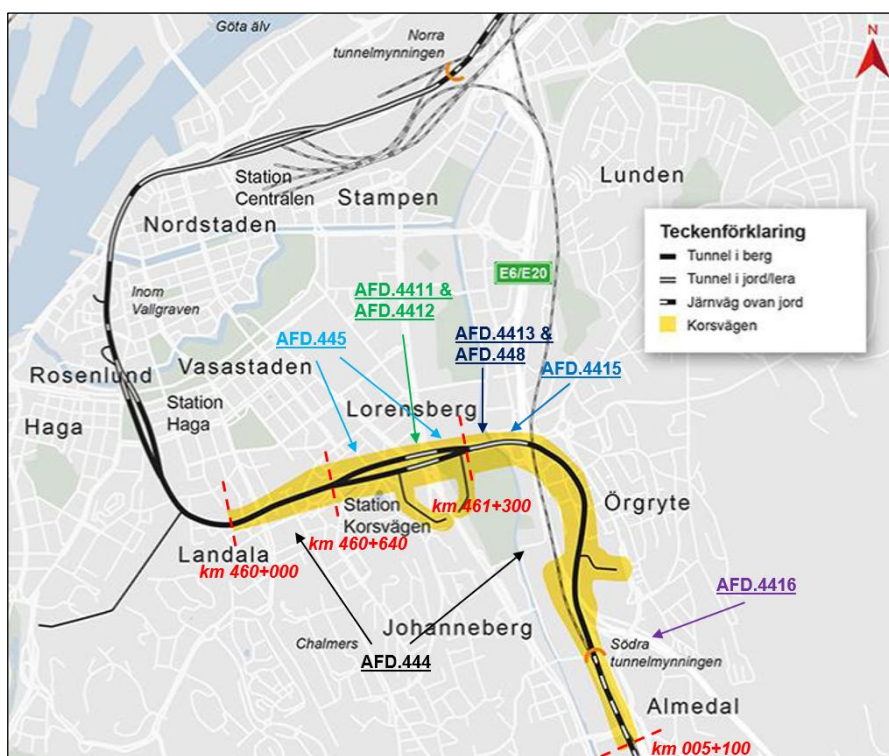
F.3 WLC har överskridit ett stort antal deltider enligt AFD.44

F.3.1 Inledning

86. Som utvecklas i detta avsnitt F.3 har WLC överskridit ett stort antal deltider enligt AFD.44. Nedan beskrivs översiktligt de arbeten som hänför sig till de överskridna deltiderna, liksom de överenskomna tidsramarna för respektive arbete. Följande bild ger en överblick över Västlänken och Entreprenaden och illustrerar de sträckor och arbetsområden som behandlas i detta avsnitt.

⁸⁵ Kontraktssumman var 3 816 089 538 kr enligt Entreprenadkontraktet, § 6.1. 0,1 procent av kontraktssumman uppgår därmed till 3 816 090 kr ($3\,816\,089\,538\text{ kr} \times 0,001 = 3\,816\,090\text{ kr}$), Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017.

⁸⁶ Bilaga 2: Entreprenadkontrakt daterat 18 december 2017, § 5.1. Kontraktssumman var enligt ovan 3 816 089 538 kr. Sju procent av kontraktssumman uppgår därmed till 267 126 268 kr ($3\,816\,089\,538\text{ kr} \times 0,07 = 267\,126\,268\text{ kr}$). Eftersom varje veckas deltidsförsening medför vite om 0,1 procent av kontraktssumman motsvarar detta belopp 70 veckors försening ($0,001 \times 70 = 0,07$).



87. WLC har inte under entreprenadtiden gjort gällande att något av de aktuella kontraksarbetena har färdigställts. Trafikverket utgår därmed från att det är ostridigt att så inte har skett. Detta innebär att förseningsvite löper från respektive avtalat färdigställandedatum fram till tidpunkten för hävningen, det vill säga den 18 september 2025.

F.3.2 WLC har överskridit deltiden för arbetsområde T405-20:1 (del av station Korsvägen) enligt AFD.4411

88. Denna deltid avser arbetsområde *T405-20:1*. Arbetsområdet omfattar en del av station Korsvägen, som utgör en av Västlänkens tre underjordiska järnvägsstationer för pendel- och regionalståg.
89. Station Korsvägen består av flera arbetsområden och är belägen inom ett område där markförhållandena varierar, med förekomst av både berg och jord. En betydande del av stationen utgörs av två separata bergtunnlar, vilka löper längs sträckan *station Korsvägen km 460+640 till km 461+300* (deltid enligt AFD.445).⁸⁷ Mellan dessa bergtunnlar består marken huvudsakligen av jord. För att sammanbinda de två

⁸⁷ Som utvecklas i avsnitt F.3.8 nedan var WLC även försenat med de arbeten som omfattas av deltid enligt kod AFD.445.

bergtunnlarna i detta område har en betongtunnel anlagts. Denna betongtunnel kallas i det följande för ”stationsboxen”, i enlighet med parternas benämning i projektet.

90. Stationsboxen är i sin tur indelad i två arbetsområden, där nu aktuella T405-20:1 omfattar den östra delen av stationsboxen medan T405-20:2 (deltid enligt AFD.4412) omfattar den västra delen.⁸⁸
91. Det följer av AFD.4411 att kontraktsarbetena inom arbetsområdet T405-20:1 skulle vara färdigställda senast den 9 augusti 2020 (med undantag för en av stationens entréer).⁸⁹ Färdigställandetiden har emellertid förlängts till den 11 oktober 2020 av Trafikverket efter krav på tidsförlängning från WLC. Således ska förseningsvite räknas från den 11 oktober 2020 och framåt.
92. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiden i AFD.4411 uppgående till 258 påbörjade veckor. Utan beaktande av begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppet i den här delen således till 984 551 220 kr.⁹⁰
- F.3.3 WLC har överskridit deltiden för arbetsområde T405-20:2 (del av station Korsvägen) enligt AFD.4412
93. Som har förklarats ovan avser denna deltid arbetsområde T405-20:2, vilket omfattar arbeten hänförliga till den västra delen av stationsboxen. Kontraktsarbetena inom området skulle enligt AFD.4412 vara färdigställda senast den 11 augusti 2024.⁹¹
94. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiden i AFD.4412

⁸⁸ Som utvecklas i nästkommande avsnitt F.3.3 var WLC även försenat med de arbeten som omfattas av deltid enligt kod AFD.4412.

⁸⁹ Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.4411: ”Arbetena ska bedrivas så att kontraktsarbetena (exklusive byggnation av entré Korsvägen öst) inom arbetsområde T405-20:1 enligt ritning E00-00-101-0800-811 är färdigställda senast 2020-08-09”.

⁹⁰ Från den 11 oktober 2020 till den 18 september 2025 löpte 1 803 dagar, det vill säga cirka 257,6 veckor (258 påbörjade veckor). 258 veckor x 3 816 090 kr = 984 551 220 kr.

⁹¹ Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD 4412: ”Arbetena ska bedrivas så att kontraktsarbetena inom arbetsområde T405-20:2 enligt ritning E00-00-101-0800-811 är färdigställda senast 2024-08-11”.

uppgående till 58 påbörjade veckor. Utan beaktande av begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppet i den här delen således till 221 333 220 kr.⁹²

F.3.4 WLC har överskridit deltiderna för arbetsområdena T202-131 och T402-160 (Lisebergsområdet och Mölndalsån) enligt AFD.4413

95. Deltiderna enligt AFD.4413 avser arbetsområdena *T202-131* och *T402-160*. Dessa områden ansluter geografiskt till bergtunneln vid östra sidan av station Korsvägen, vid gränsen till km 461+300,⁹³ och sträcker sig vidare genom Liseberg samt under Mölndalsån. Inom området löper tunneln inledningsvis genom berg men den består sedan huvudsakligen av en betongkonstruktion.
96. De yttre tidsramarna för arbetet med tunneldrivningen i detta område framgår av nu aktuella AFD.4413, som föreskriver två olika deltider:⁹⁴
- Kontraktsarbetena inom arbetsområdena T202-131 och T402-160 (exklusive rivning av tillfälliga byggnader enligt AFD.448)⁹⁵ skulle vara färdigställda senast den 31 december 2021.
 - Kontraktsarbetena inom arbetsområde T402-160 hänförliga till Mölndalsån skulle vara färdigställda senast den 16 januari 2024.
97. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiderna i AFD.4413 uppgående till 194 respektive 88 påbörjade veckor. Utan beaktande av

⁹² Från den 11 augusti 2024 till den 18 september 2025 löpte 403 dagar, det vill säga cirka 57,6 veckor (58 påbörjade veckor). 58 veckor x 3 816 090 kr = 221 333 220 kr.

⁹³ Station Korsvägen km 460+640 till km 461+300 omfattas enligt ovan av deltid enligt kod AFD.445.

⁹⁴ Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.4413: ”Arbetena ska bedrivas så att kontraktsarbetena (exklusive rivning av tillfälliga byggnader Liseberg, se AFD.448) inom arbetsområde T202-131 samt T402-160 enligt ritning E00-00-101-0800-811 är färdigställda senast 2021-12-31. Exklusive arbeten inom arbetsområde T402-160 delen Mölndalsån som ska vara färdigställda senast 2024-01-16”.

⁹⁵ Som utvecklas i avsnitt F.3.10 nedan var WLC även försenat med de arbeten som omfattas av deltid enligt kod AFD.448.

begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppen i den här delen således till 740 321 460 respektive 335 815 920 kr.⁹⁶

F.3.5 WLC har överskridit deltiden för arbetsområde T402-165 (öster om Mölndalsån) enligt AFD.4415

98. Denna deltid avser arbetsområde *T402-165*. Området ansluter till T402-160 och omfattar Västlänkens fortsatta sträckning österut efter passagen under Mölndalsån. Tunneln fortsätter därifrån som betongkonstruktion, innan den övergår i berg vid E6 och fortsätter längs med sträckan km 461+540 till km 005+100 som omfattas av deltiden enligt AFD.444.⁹⁷ Kontraktsarbetena inom området skulle enligt AFD.4415 vara färdigställda senast den 16 januari 2024.⁹⁸

99. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiden i AFD.4415 uppgående till 88 påbörjade veckor. Utan beaktande av begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppet i den här delen således till 335 815 920 kr.⁹⁹

F.3.6 WLC har överskridit en deltid för arbetsområdena T402-190, T402-190:2, T202-180 och T202-190 (Almedal) enligt AFD.4416

100. Denna deltid omfattar följande arbetsområden: *T402-190*, *T402-190:2*, *T202-180* och *T202-190*. Dessa områden avser Västlänkens avslutande sträcka som går söderut, där rälsen sedermera ska anslutas till befintliga spår i Almedal på Västkustbanan¹⁰⁰ och Kust-till-kust-banan.¹⁰¹

⁹⁶ Från den 31 december 2021 till den 18 september 2025 löpte 1 357 dagar, det vill säga cirka 193,9 veckor (194 påbörjade veckor). Från den 16 januari 2024 till den 18 september 2025 löpte 611 dagar, det vill säga cirka 87,3 veckor (88 påbörjade veckor). 194 veckor x 3 816 090 kr = 740 321 460 kr. 88 veckor x 3 816 090 kr = 335 815 920 kr.

⁹⁷ Som utvecklas i avsnitt F.3.7 nedan var WLC även försenat med de arbeten som omfattas av deltid enligt kod AFD.444.

⁹⁸ Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.4415: ”Arbetena ska bedrivas så att kontraktsarbetena inom arbetsområde *T402-165* enligt ritning *E00-00-101-0800-811* samt *E00-00-101-0800-812* är färdigställda senast 2024-01-16”.

⁹⁹ Från den 16 januari 2024 till den 18 september 2025 löpte 611 dagar, det vill säga cirka 87,3 veckor (88 påbörjade veckor). 88 veckor x 3 816 090 kr = 335 815 920 kr.

¹⁰⁰ Västkustbanan går mellan Göteborg och Lund.

¹⁰¹ Kust till kust-banan sträcker sig från Göteborg till Kalmar och Karlskrona.

101. Denna del av Västlänken löper huvudsakligen genom en betongtunnel och via tråg, det vill säga järnväg ovan mark som passerar genom en nedsänkt betongkonstruktion i marken. Kontraktsarbetena inom områdena skulle enligt AFD.4416 vara färdigställda senast den 29 februari 2024.¹⁰²
102. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiden i AFD.4416 uppgående till 81 påbörjade veckor. Utan beaktande av begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppet i den här delen således till 309 103 290 kr.¹⁰³
- F.3.7 WLC har överskridit deltiden för sträckorna km 460+000 till 460+640 samt km 461+300 till km 005+100 (spårtunnel och tråg) enligt AFD.444
103. Denna deltid omfattar sträckorna *spårtunnel, tråg mm km 460+000 till 460+640 samt km 461+300 till km 005+100 (entreprenadgräns)*. Detta avser två omfattande geografiskt åtskilda partier av Västlänken som går genom en blandning av bergtunnel, betongtunnel och tråg. Det ena partiet ansluter till station Korsvägens västra del och löper vidare till Västlänkens deletapp Haga, medan det andra börjar i Lisebergsområdet och fortsätter förbi Mölndalsån, under E6 samt vidare söderut till entreprenadgränsen i Almedal. Kontraktsarbetena för sträckorna skulle enligt AFD.444 vara färdigställda senast den 29 februari 2024.¹⁰⁴
104. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiden i AFD.444 uppgående till 81 påbörjade veckor. Utan beaktande av begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppet i den här delen således till 309 103 290 kr.¹⁰⁵

¹⁰² Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.4416: "Arbetena ska bedrivas så att mark- och ledningsarbeten är färdigställda senast 2019-12-31 så att sidoentreprenör E06 BEST kan påbörja arbete med rivning av befintligt spår och byggnation av tillfälligt spår. Resterande kontraktsarbetena inom arbetsområde T402-190, T402-190:2, T202-180 samt T202-190 enligt ritning E00-00-101-0800-813, E00-00-101-0900-911 samt E00-00-101-0900-912 ska vara färdigställda senast 2024-02-29".

¹⁰³ Från den 29 februari 2024 till den 18 september 2025 löpte 567 dagar, det vill säga 81 veckor. 81 veckor x 3 816 090 kr = 309 103 290 kr.

¹⁰⁴ Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.444: "Arbetena ska bedrivas så att kontraktsarbetena för spårtunnel km 460+000 till km 460+640 samt km 461+300 till km 005+100 (entreprenadgräns) är färdigställda senast 2024-02-29".

¹⁰⁵ Från den 29 februari 2024 till den 18 september 2025 löpte 567 dagar, det vill säga 81 veckor. 81 veckor x 3 816 090 kr = 309 103 290 kr.

F.3.8 WLC har överskridit deltiden för sträckan km 460+640 till km 461+300 (station Korsvägen) enligt AFD.445

105. Denna deltid avser sträckan *Station Korsvägen, km 460+640 till km 461+300*, vilken omfattar dels stationsdelen i berg, dels stationsdelen i betong.¹⁰⁶ Kontraksarbetena skulle enligt AFD.445 bedrivas så att sidoentreprenör senast den 1 mars 2024 skulle kunna påbörja installation av kontaktledning, installationer i teknikrum samt spårarbeten.¹⁰⁷
106. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiden i AFD.445 uppgående till 81 påbörjade veckor. Utan beaktande av begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppet i den här delen således till 309 103 290 kr.¹⁰⁸

F.3.9 WLC har överskridit deltiden för samordnad provning enligt AFD.446

107. Denna deltid rör inte ett specifikt område utan avser så kallad samordnad provning. Detta är hänförligt till WLC:s åtaganden att genomföra kontroll och provning samt tillhandahålla handlingar och dokument som sammantaget visar att tekniska och funktionella krav är uppfyllda. Kontraksarbetena skulle enligt AFD.446 vara färdigställda senast den 3 mars 2025.¹⁰⁹
108. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiden i AFD.446

¹⁰⁶ Arbetena hänförliga till stationsboxen har redogjorts för i avsnitt F.3.2–F.3.3 ovan.

¹⁰⁷ Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.445: "Arbetena ska bedrivas så att sidoentreprenör för BEST E06 inom station Korsvägen inklusive trumpeterna km 460+640 till km 461+300 kan: • påbörja installation av kontaktledning senast 2024-03-01. • påbörja installationer i teknikrum BEST enligt handling 6.6.3.1 Rumsfunktionsprogram och objektlista E05-00-025-0700-0002 senast 2024-03-01. • påbörja spårarbeten senast 2024-03-01. Respektive tråg samt 1 meter in på respektive plattform ska vara fritt att disponera för sidoentreprenör BEST (E06) från och med detta datum."

¹⁰⁸ Från den 1 mars 2024 till den 18 september 2025 löpte 566 dagar, det vill säga cirka 80,9 veckor (81 påbörjade veckor). 81 veckor x 3 816 090 kr = 309 103 290 kr.

¹⁰⁹ Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.446: "Kontraksarbetena ska vara färdigställda för samordnad provning med all kontroll och funktionsprovning genomförd senast den 2025-03-03. Entreprenören ska delta och vara medverkande vid samordnad provning enligt E00-03-010-0000-0002 Kontroll och provning av installationer".

uppgående till 29 påbörjade veckor. Utan beaktande av begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppet i den här delen således till 110 666 610 kr.¹¹⁰

F.3.10 WLC har överskridit deltiden för rivning av tillfälliga byggnader enligt AFD.448

109. Denna deltid avser rivning av tillfälliga byggnader inom arbetsområdena T202-131 och T402-160. Arbetena hänförliga till tunneldrivningen under Liseberg, som har redogjorts för ovan i avsnitt F.3.4, föranledde att byggnader inom området behövde rivas för att därefter ersättas med tillfälliga byggnader.¹¹¹ Förevarande deltid, AFD.448, avser den planerade rivningen av dessa tillfälliga byggnader inom Lisebergsområdet. Kontraktsarbetena skulle enligt AFD.448 vara färdigställda senast den 15 april 2023, efter att tidpunkten flyttats fram från den ursprungliga deltiden den 15 april 2022.¹¹²

110. Av det ovanstående följer att WLC är skyldigt att utge förseningsvite i enlighet med § 5.11 i Entreprenadkontraktet för försening i förhållande till deltiden i AFD.448 uppgående till 127 påbörjade veckor. Utan beaktande av begränsningen av totalt vitesbelopp uppgår vitesbeloppet i den här delen således till 484 643 430 kr.¹¹³

F.4 De samlade förseningsvitena överskrider med stor marginal vitesbegränsningen om maximalt sju procent av kontraktssumman

111. Som framgår av redogörelsen i avsnitt F.3 var WLC försenat med totalt 1 085 påbörjade veckor vid tidpunkten för Trafikverkets hävning, vilket motsvarar ett sammanlagt förseningsvite överstigande 4 miljarder kr. På grund av vitesbegränsningen i Entreprenadkontraktet § 5.1 är förseningsvitet som WLC är förpliktigt att betala emellertid begränsat till det maximala återstående beloppet om 257 861 725 kr.¹¹⁴

¹¹⁰ Från den 3 mars 2025 till den 18 september 2025 löpte 199 dagar, det vill säga cirka 28,4 veckor (29 påbörjade veckor). 29 veckor x 3 816 090 kr = 110 666 610 kr.

¹¹¹ Uppförandet av de tillfälliga byggnaderna regleras av kod AFD.447, Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017.

¹¹² Bilaga 4: AF daterade 17 oktober 2017, kod AFD.448: "Arbetena ska bedrivas så att kontraktsarbetena med rivning av tillfälliga byggnader för Liseberg inom arbetsområde T202-131 samt T402-160 är färdigställda senast 2022-04-15".

¹¹³ Från den 15 april 2023 till den 18 september 2025 löpte 887 dagar, det vill säga cirka 126,7 veckor (127 påbörjade veckor). 127 veckor x 3 816 090 kr = 484 643 430 kr.

¹¹⁴ Se avsnitt F.2 ovan.

112. Under entreprenadtiden har WLC framfört svepande påståenden om rätt till tidsförlängning utan att tillhandahålla erforderligt underlag för sina påståenden. Med hänsyn till WLC:s exceptionellt omfattande förseningar hade bolaget behövt styrka rätt till tidsförlängning motsvarande 1 018 veckor – det vill säga över 19 år – fördelat över deltiderna enligt ovan, för att en sådan tidsförlängningsrätt överhuvudtaget ska påverka det yrkade vitesbeloppet.¹¹⁵

G. Preliminär bevisuppgift

113. Trafikverket åberopar preliminärt den skriftliga bevisning som Trafikverket hänvisar till i fotnoterna i denna stämningsansökan, till styrkande av de påståenden där det hänvisas till respektive bevis, i den utsträckning påståendena visar sig vara tvistiga.
114. Trafikverket begär i övrigt anstånd med att komplettera bevisuppgiften tills WLC har inkommit med svaromål och det därmed framgår vilka sakomständigheter som är tvistiga i målet.

Göteborg den 18 november 2025



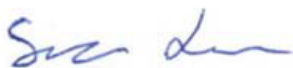
Anders Ingvarson



Arvid Eklann Lemonte



David Akrad



Simon Lunder



Klara Leijon

¹¹⁵ Totalt återstående vite om 257 861 725 kr motsvarar drygt 67 veckors försening (257 861 725 / 3 816 090 = 67,6). 1 085 veckor - 67 veckor = 1 018 veckor.

ANNEX A

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER AVSEENDE SLUTKOSTNADSPROGNOS

115. Som Trafikverket redogjort för ovan har det av olika underlag som WLC tillhandahållit, liksom av uppgifter som lämnats vid möten, framkommit att ytterligare kostnader om 2 461 483 427 kr skulle tillkomma utöver vad som beaktats i WLC:s månadsrapport för juli och augusti 2025. Detta innebär att den sammanlagda prognostiserade slutkostnaden för övriga arbeten per hävningsdagen uppgick till 13 497 892 423 kr.
116. Slutkostnadsprognosen i den ovan nämnda månadsrapporten baseras på en så kallad *Prognos-PM* som WLC delade med Trafikverket den 31 maj 2024. I denna Prognos-PM har den prognostiserade slutkostnaden specificerats och fördelats på olika kostnadsposter.¹¹⁶
117. Efter det att WLC delade sin Prognos-PM den 31 maj 2024 aviserade bolaget en ny bedömning av kostnadsprognosen till hösten 2025. Enligt en preliminär uppskattning som WLC kommunicerat skulle detta innebära ytterligare prognostiserade kostnadsökningar om cirka 2 miljarder kr. Vid tidpunkten för Trafikverkets hävning hade WLC dock ännu inte tillhandahållit någon uppdaterad version av sin Prognos-PM.
118. För att uppdatera WLC:s inaktuella uppgifter om prognostiserad slutkostnad har Trafikverket beaktat den av WLC aviserade kostnadsökningen. För merparten av kostnadsposterna har WLC före hävningen tillhandahållit underlag i form av Excel-filer med justerade slutkostnadsprognoser, vilka var avsedda att utgöra en del av WLC:s uppdaterade prognos för hela Entreprenaden. Detta gäller följande kostnadsposter.
- **Projektering:** Enligt det uppdaterade underlaget prognostiserade WLC en slutkostnad för *projektering* uppgående till 959 676 041 kr.¹¹⁷ Jämfört med

¹¹⁶ Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹¹⁷ Bilaga 30: WLC:s kostnadsprognos avseende projektering daterad 19 mars 2025.

slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 159 004 462 kr.¹¹⁸

- **Markarbeten Korsvägen:** Enligt det uppdaterade underlaget prognostiserade WLC en slutkostnad för *markarbeten Korsvägen* uppgående till 1 179 931 243 kr.¹¹⁹ Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 84 623 952 kr.¹²⁰
- **Markarbeten Liseberg:** Enligt det uppdaterade underlaget prognostiserade WLC en slutkostnad för *markarbeten Liseberg* uppgående till 2 536 691 540 kr.¹²¹ Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 366 987 967 kr.¹²²
- **Byggarbeten station Korsvägen:** Enligt det uppdaterade underlaget prognostiserade WLC en slutkostnad för *byggarbeten station Korsvägen* uppgående till 442 365 000 kr.¹²³ Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 242 770 589 kr.¹²⁴
- **Betong och återställning Korsvägen Mitt:** Enligt det uppdaterade underlaget prognostiserade WLC en slutkostnad för *betong och återställning Korsvägen Mitt* uppgående till 1 039 181 880 kr.¹²⁵ Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 373 680 908 kr.¹²⁶

¹¹⁸ Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för projekteringen uppgick till 800 671 579 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹¹⁹ Bilaga 31: WLC:s kostnadsprognos avseende mark- och betongarbeten Korsvägen Mitt daterad 27 maj 2025.

¹²⁰ Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för markarbeten Korsvägen uppgick till 1 095 307 291 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹²¹ Bilaga 32: WLC:s kostnadsprognos avseende mark- och betongarbeten Liseberg daterad 18 juni 2025.

¹²² Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för markarbeten Liseberg uppgick till 2 169 703 573 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹²³ Bilaga 33: WLC:s kostnadsprognos avseende byggarbeten Station Korsvägen daterad 31 mars 2025.

¹²⁴ Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för byggarbeten inom station Korsvägen uppgick till 199 594 411 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹²⁵ Bilaga 31: WLC:s kostnadsprognos avseende mark- och betongarbeten Korsvägen Mitt daterad 27 maj 2025.

¹²⁶ Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för betongarbeten i Korsvägen Mitt uppgick till 665 500 972 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

- **Betong och återställning Korsvägen Väst och Öst:** Enligt det uppdaterade underlaget prognostiserade WLC en slutkostnad för *betong och återställning Korsvägen Väst och Öst* uppgående till 901 756 942 kr.¹²⁷ Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 368 826 176 kr.¹²⁸
- **Betong Liseberg:** Enligt det uppdaterade underlaget prognostiserade WLC en slutkostnad för *betong Liseberg* uppgående till 380 572 739 kr.¹²⁹ Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 104 955 968 kr.¹³⁰
- **Västra entrén:** Enligt det uppdaterade underlaget prognostiserade WLC en slutkostnad för *Västra entrén* uppgående till 287 470 661 kr.¹³¹ Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 37 724 144 kr.¹³²

119. För följande tre kostnadsposter har WLC inte redovisat någon uppdaterad slutkostnadsprognos, men har däremot tillhandahållit underlag avseende de återstående kostnaderna, utifrån vilket en uppdaterad slutkostnadsprognos kan beräknas.

- **Markarbeten Almedal:** WLC:s upparbetade kostnader avseende *markarbeten Almedal* uppgick per hävningsdagen till 1 321 245 086 kr. WLC har tillhandahållit underlag som visar att den återstående kostnaden uppgick till 33 571 534 kr, varav 27 000 000 kr avsåg återställning av Almedalsvägen,¹³³ och 6 571 534 kr avsåg arbeten med räddningsväg och serviceväg i Almedal.¹³⁴ Trafikverket bedömer att enbart en tiondel av

¹²⁷ Bilaga 34: WLC:s kostnadsprognos avseende Korsvägen Väst och Öst daterad 1 september 2025.

¹²⁸ Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för betongarbeten i Korsvägen Väst och Öst uppgick till 532 930 766 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹²⁹ Bilaga 32: WLC:s kostnadsprognos avseende mark- och betongarbeten Liseberg daterad 18 juni 2025.

¹³⁰ Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för betongarbeten Liseberg uppgick till 275 616 771 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹³¹ Bilaga 34: WLC:s kostnadsprognos avseende Korsvägen Väst och Öst daterad 1 september 2025.

¹³² Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för Västra entrén uppgick till 249 746 517 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹³³ Bilaga 35: URB 100364 Budgetkostnad för produktion återställning Almedalsvägen.

¹³⁴ Bilaga 36: URE 200683 Kalkyl serviceväg Almedal.

arbetena avseende räddningsväg och serviceväg i Almedal hade utförts vid tidpunkten för hävningen, vilket innebär att den återstående kostnaden i detta avseende uppgår till 5 914 381 kr.¹³⁵ Vid sammanläggning av de återstående kostnaderna med de upparbetade kostnaderna uppgår den prognostiserade slutkostnaden till 1 354 159 467 kr.¹³⁶ Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 63 199 769 kr.¹³⁷

- **Betong Almedal:** WLC:s upparbetade kostnader avseende *betong Almedal* uppgick per hävningsdagen till 307 017 457 kr. WLC har tillhandahållit underlag som visar att den återstående kostnaden uppgick till 29 266 914 kr.¹³⁸ Vid sammanläggning av de återstående kostnaderna med de upparbetade kostnaderna uppgår den prognostiserade slutkostnaden till 336 284 371 kr. Jämfört med slutkostnaden enligt WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 16 902 527 kr.¹³⁹
- **Almedal Syd:** Enligt WLC är arbetena inom *Almedal Syd* färdigställda till en kostnad som understiger prognostiserad slutkostnad med 4 064 844 kr.

120. WLC har inte skriftligen redovisat någon uppdaterad slutkostnadsprognos för kostnadsposterna *tjänstemän* och *gemensamma kostnader*.¹⁴⁰ Trafikverket och WLC har emellertid tagit fram schabloner för rikt-kostnadsjustering i förhållande till dessa kostnadsposter, vilka kan användas för att beräkna uppdaterad slutkostnadsprognos för respektive post. Beträffande gemensamma kostnader har parterna kommit överens om att dessa, såvida parterna inte i det enskilda fallet kommer överens om en annan ordning, ska ersättas med ett påslag om fem procent av de tillkommande kostnaderna för övriga arbeten.¹⁴¹ Vidare har parterna på motsvarande vis kommit

¹³⁵ $0,9 \times 6\,571\,534 \text{ kr} = 5\,914\,381 \text{ kr}$.

¹³⁶ $1\,321\,245\,086 \text{ kr} + 27\,000\,000 \text{ kr} + 5\,914\,381 \text{ kr} = 1\,354\,159\,467 \text{ kr}$.

¹³⁷ Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för markarbeten Almedal uppgick till 1 290 959 698 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹³⁸ Bilaga 37: Underlag avseende återstående kostnad för betongarbeten Almedal.

¹³⁹ Av WLC:s prognos framgår att den prognostiserade slutkostnaden för betongarbeten Almedal uppgick till 319 381 844 kr, Bilaga 29: Prognos-PM daterat 31 maj 2024.

¹⁴⁰ WLC har under möten med Trafikverket indikerat omfattande ökning av de prognostiserade tjänstemannakostnaderna.

¹⁴¹ Bilaga 27: Handledning avseende kostnadsregleringar daterad 18 juni 2018. Det följer härav alltså att schablonerna ska tillämpas i de fall parterna är överens om att det är lämpligt.

överens om att tjänstemannakostnader som utgångspunkt ska utgå dels med ett påslag om 14 procent av de tillkommande övriga kostnaderna efter påslaget om fem procent för gemensamma kostnader, dels med ett påslag om 13 procent på tillkommande kostnader för *projektering* beträffande WLC:s projekteringsledning.¹⁴² Jämfört med WLC:s föregående prognos innebär detta en ökning med 163 528 035 kr för gemensamma kostnader,¹⁴³ och 529 759 791 kr för tjänstemannakostnader.¹⁴⁴

121. I sin månadsrapport för januari 2025 aviserade WLC en ytterligare prognostiserad kostnadsökning om 46 416 017 kr, utöver de kostnadsökningar som redovisats i bolagets Prognos-PM, utan att specificera vilka kostnadsposter ökningen är hänförlig till.¹⁴⁵ Trafikverket utgår från att detta belopp ingår i de kostnadsökningar som redovisats ovan och har därför gjort ett motsvarande avdrag vid beräkningen av den uppdaterade slutkostnadsprognosen.
122. Nedanstående tabell redovisar WLC:s slutkostnadsprognos enligt månadsrapporten – vilken återspglas i Prognos-PM – samt den uppdaterade slutkostnadsprognos som reflekterar ovannämnda justeringar.¹⁴⁶

¹⁴² Bilaga 27: Handledning avseende kostnadsregleringar daterad 18 juni 2018.

¹⁴³ Slutkostnadsprognosen om 498 053 967 kr utgör summan av upparbetad kostnad om 295 355 064 kr och prognostiserad kostnad om 202 698 904 kr för återstående arbeten. Beloppet om 202 698 904 kr utgör fem procent av den återstående kostnaden om 4 053 978 097 kr ($0,05 \times 4\,053\,978\,097$ kr). Detta är inte belopp som WLC är berättigat till eller som ska ligga till grund för justering av rikt kostnaden, utan beräkningen har endast betydelse för att fastställa den prognostiserade slutkostnaden som ett led i beräkningen av upparbetningsgraden.

¹⁴⁴ Slutkostnadsprognosen om 2 331 052 677 kr utgör summan av upparbetad kostnad om 1 724 614 797 kr och prognostiserad kostnad om 606 437 880 kr för återstående arbeten. Beloppet om 606 437 880 kr avser såväl produktion (595 934 778 kr) som projektering (10 503 103 kr). Beloppet avseende produktion om 595 934 778 kr utgör 14 procent av återstående kostnader för produktion med ett tillägg om fem procent för gemensamma kostnader ($0,14 \times (4\,053\,978\,097 \text{ kr} + 202\,698\,904 \text{ kr})$). Vad gäller projektering utgör beloppet om 10 503 103 kr 13 procent av den återstående projekteringskostnaden om 80 793 097 kr ($0,13 \times 80\,793\,097$ kr). Detta är inte belopp som WLC är berättigat till eller som ska ligga till grund för justering av rikt kostnaden, utan beräkningen har endast betydelse för att fastställa den prognostiserade slutkostnaden som ett led i beräkningen av upparbetningsgraden.

¹⁴⁵ Bilaga 38: Månadsrapport för januari 2025 daterad 7 februari 2025.

¹⁴⁶ Denna redovisning av WLC:s slutkostnadsprognos ska inte på något sätt uppfattas som att Trafikverket bekräftar riktigheten i de angivna beloppen.

Kostnadspost	Slutkostnadsprognos	Uppdaterad slutkostnadsprognos
Övriga arbeten		
Projektering	800 671 579 kr	959 676 041 kr
Markarbeten Korsvägen	1 095 307 291 kr	1 179 931 243 kr
Markarbeten Liseberg	2 169 703 573 kr	2 536 691 540 kr
Markarbeten Almedal	1 290 959 698 kr	1 354 159 467 kr
Almedal Syd	43 566 417 kr	39 501 573 kr
Byggarbeten Liseberg	193 472 478 kr	193 472 478 kr
Byggarbeten station Korsvägen	199 594 411 kr	442 365 000 kr
Installation	951 993 253 kr	951 993 253 kr
Betong Almedal	319 381 844 kr	336 284 371 kr
Betong- och markarbeten Örgrytetunnel	145 642 812 kr	145 642 812 kr
Betong och återställning Korsvägen Mitt	665 500 972 kr	1 039 181 880 kr
Betong och återställning Korsvägen Väst och Öst	532 930 766 kr	901 756 942 kr
Betong Liseberg	275 616 771 kr	380 572 739 kr
Västra entrén	249 746 517 kr	287 470 661 kr
Tjänstemän ¹⁴⁷	1 801 292 886 kr	2 331 052 677 kr
Gemensamma kostnader	334 525 932 kr	498 053 967 kr
Investeringar	78 122 004 kr	78 122 004 kr
Fordon	10 170 000 kr	10 170 000 kr
Ospecificerad ökning	46 416 017 kr	- 46 416 017 kr
Bestridet belopp	-	- 168 206 225 kr
MF Bergtunnel		
Rörlig ersättning	960 117 680 kr	1 058 556 223 kr
ÄTA-arbeten och mängdförändringar	668 000 001 kr	261 762 514 kr
Index	128 897 158 kr	141 194 155 kr

¹⁴⁷ Kostnadsposten avseende tjänstemän avser såväl övriga arbeten som MF Bergtunnel.

Fasta delen av ersättningen		
Fast ersättning	408 866 736 kr	408 866 736 kr
ÄTA-arbeten	216 279 961 kr	159 249 187 kr
Index	34 234 918 kr	34 906 537 kr
Totalt		
	13 621 011 675 kr	15 516 011 758 kr

Originalhandlingen är elektroniskt underskriven.