

Till
Göteborgs tingsrätt

Endast per e-post

2025-12-17
GÖTEBORGS TINGSRÄTT
Avdelning 6

INKOM: 2025-12-17
MÅLNR: T 22209-25
AKTBIL: 48

Mål nr T 22209-25

SVAROMÅL

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: Advokaterna Anders Reldén, Filippa Exelin och Vendela Ahlby
White & Case Advokataktiebolag
Box 5573
114 85 Stockholm
Tfn: 08 506 323 00
E-post: anders.relden@whitecase.com, filippa.exelin@whitecase.com och
vendela.ahlby@whitecase.com

Advokaterna Fredrik Forssman och Linus Jonson
Advokatfirman Cederquist KB
Box 1670
111 96 Stockholm
Tfn: 08 522 065 00
E-post: fredrik.forssman@cederquist.se och linus.jonson@cederquist.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledande kommentarer till Trafikverkets talan.....	3
1.1	Talans utformning.....	3
1.2	Trafikverkets hantering av entreprenaden	4
1.3	Hävningen och Trafikverkets agerande därefter.....	11
2.	Inställning	13
3.	Kortfattade bestridandegrunder	13
3.1	Trafikverket har inte rätt till återbetalning för negativt incitament	13
3.2	Trafikverket har inte rätt till återbetalning av fast ersättning	14
3.3	Trafikverket har inte rätt till återbetalning av ersättning för indexreglering hänförlig till mängdreglerade arbeten.....	14
3.4	Trafikverket har inte rätt till förseningsvite	14
4.	WLC:s krav	14
4.1	Inledning	14
4.2	Trafikverket är skyldigt att betala skadestånd till WLC med anledning av den obefogade hävningen	15
4.3	Trafikverket är skyldigt att ersätta WLC för utförda entreprenadarbeten	15
5.	Den fortsatta handläggningen	16

Som ombud för NCC–W&F West Link Contractors Handelsbolag ("WLC") inkommer undertecknade med nedanstående svaromål med anledning av Trafikverkets stämningsansökan i målet.

WLC begär nedan ytterligare tid med att avge ett fullständigt utvecklat svaromål, i första hand till efter det att Trafikverket har presenterat sin egentliga och fullständiga talan.

1. INLEDANDE KOMMENTARER TILL TRAFIKVERKETS TALAN

1.1 Talans utformning

1. Den talan som Trafikverket har väckt genom sin stämningsansökan är enligt WLC:s uppfattning ogrundad i alla delar. Den är dessutom, även enligt vad Trafikverket självt anför i stämningsansökan, ofärdig och ofullständig.
2. Exempelvis är Trafikverkets största yrkande i målet, kravet om drygt en miljard kronor avseende återbetalning enligt incitamentsregleringen i parternas entreprenadavtal, felräknat och ogrundat även enligt Trafikverkets egen uppfattning. Av det Trafikverket framför i stämningsansökan, och av korrespondens mellan parterna, framgår sålunda att Trafikverket inte ens självt menar sig ha det krav som omfattas av stämningsansökan.
3. Utgångspunkten för beräkningen av det framställda kravet är att WLC:s ersättningsgilla kostnader för utförda arbeten motsvarar hela WLC:s redovisade faktiska kostnad i entreprenaden. I stämningsansökan och i korrespondens mellan parterna¹ samt i media har Trafikverket emellertid också framfört påståenden om att WLC:s fakturering i entreprenaden omfattat kostnader som enligt Trafikverket inte är ersättningsgilla, och därför ska återbetalas till Trafikverket. Varje sådant enligt Trafikverket återgående belopp kommer emellertid att sänka den totala kostnad utifrån vilken Trafikverkets yrkande avseende betalning av negativt incitament beräknas, och således Trafikverkets nu framställda yrkande. När Trafikverket påstår sig ha krav på återbetalning av belopp motsvarande icke ersättningsgilla kostnader, har Trafikverket alltså samtidigt sagt att

¹ Se brev från Trafikverkets ombud den 25 november 2025, [bilaga 1](#).

det egentligen inte har rätt till det negativa incitament om en dryg miljard som det nu har väckt talan om.

4. Trafikverket har också i kontakter direkt mellan parterna varit öppet med att dess krav egentligen är andra än de som omfattas av den väckta talan, och att Trafikverkets talan i slutändan därför kommer att se annorlunda ut än den som nu har väckts. De egentliga kraven kan emellertid enligt Trafikverket ännu inte beräknas.² Det innebär med nödvändighet att inte heller Trafikverkets krav avseende återbetalning av negativt incitament ännu kan beräknas. Trots detta har Trafikverket alltså valt att väcka talan avseende det kravet.
5. Det kan förefalla märkligt att en statlig myndighet på detta sätt väcker talan mot en enskild entreprenör med yrkande om betalning av krav som myndigheten själv anser vara, i vart fall delvis, ogrundade och före det att myndigheten ens kan beräkna de krav myndigheten egentligen menar sig ha. Normalt hade myndigheten naturligtvis väntat med att väcka talan tills det faktiskt var utrett att myndigheten har krav och hur dessa kan beräknas.
6. Trafikverkets agerande i detta avseende förvånar emellertid inte WLC, eftersom det ligger i linje med hur Trafikverket tidigare har agerat i det aktuella infrastrukturprojektet och i den nu aktuella entreprenaden.

1.2 Trafikverkets hantering av entreprenaden

7. Genomgående har sålunda Trafikverkets agerande i projektet varit i stor utsträckning drivet av politiska hänsyn, och därtill ofta tyckts ha som främsta mål att dölja Trafikverkets egna tillkortakommanden. Trafikverkets ogrundade hävning av entreprenadavtalet den 18 september 2025, liksom den nu för tidigt väckta och ogrundade talan, är bara ytterligare exempel på detta Trafikverkets politiskt drivna och icke fackmässiga sätt att hantera projektet.

² Se brev från Trafikverkets ombud den 25 november 2025, bilaga 1.

8. Dessa politiska hänsyn har bland annat resulterat just i att Trafikverket regelmässigt agerat forcerat och utifrån undermåliga beslutsunderlag. De problem dessa brister orsakat har därefter genomgående förnekats i stället för att erkännas och hanteras konstruktivt.
9. Trafikverkets brister i hanteringen av den nu aktuella entreprenaden yttrade sig redan genom att upphandlingen av entreprenaden i efterhand visat sig vara gjord alldeles för tidigt, på ett underlag som inte överensstämde med faktiska förhållanden och inte utvisade den järnvägsanläggning som Trafikverket egentligen ville ha. Denna brist är i mycket förklaringen till de problem som därefter förekommit i entreprenaden och till den kostnadsökning och tidsutdräkt som Trafikverket nu försöker lasta WLC för.
10. Antaganden som WLC har gjort och haft rätt att göra baserat på Trafikverkets förfrågningsunderlag kom sålunda tidigt på skam, och tvingade genomgående under entreprenaden Trafikverket och WLC till fördyrande ändrade tekniska lösningar, metodval och omplaneringar.
11. I den del av entreprenaden där Trafikverket, genom sina konsulter, skulle svara för hela bygghandlingsprojekteringen, visade sig de bygghandlingar som inkluderats i förfrågningsunderlaget, och utifrån vilka WLC hade prissatt arbetena i sitt anbud, tidigt under produktionen vara oanvändbara. Trafikverket kom därför att löpande under entreprenadtiden göra om hela sin projektering. Fortfarande fyra år in i projektet bedrev Trafikverket den bygghandlingsprojektering som egentligen skulle ha varit färdigställd redan vid upphandlingen.
12. Samtliga de 75 bygghandlingar som ingick i förfrågningsunderlaget kom att ersättas av nya handlingar, vilka ofta även de i sin tur kom att göras om och ersättas. Vid tidpunkten för Trafikverkets obefogade hävning hade WLC hanterat ett mycket stort antal nya och reviderade bygghandlingar levererade av Trafikverket. Trafikverkets projekteringsarbete var dessutom vid hävningstidpunkten inte slutfört, utan pågick fortfarande.

13. Trafikverkets bristfälliga projekteringsarbete ledde till att bygghandlingsleveranser skedde med mycket stora förseningar, vilket med nödvändighet orsakade tidsförskjutningar i produktionen. Inledningsvis medförde avsaknaden av byggbara bygghandlingar att WLC under lång tid var förhindrat att alls inleda bergarbeten, och löpande under entreprenaden medförde avsaknaden av bygghandlingar vid många tillfällen rena stillestånd i WLC:s produktion. Vid flera tillfällen var stillestånden månadslånga.
14. Den nya projektering som slutligen levererades innefattade också ofta helt andra tekniska lösningar och metodval än de som omfattades av WLC:s ursprungliga kontraktsåtagande, många gånger medförande ökade kostnader, förlängd utförandetid och betydande produktivitetsförluster i entreprenaden som helhet. Denna nya projektering kom därefter ofta att ändras även den, sedan inte heller den visat sig vara genomförbar i produktion, medförande ytterligare merkostnader och tidsutdräkt. Dessutom innehöll de nya och reviderade bygghandlingarna mycket ofta motstridigheter i förhållande till handlingar som ännu inte hade reviderats och till Trafikverkets samordningsmodell och övriga modellfiler, vilket försvårade eller omöjliggjorde WLC:s planering och försenade produktionen.
15. Vid många tillfällen när Trafikverket inte lyckades projektera WLC:s arbeten i den tid som krävdes för att WLC skulle kunna upprätthålla sin produktion, instruerade Trafikverket helt sonika WLC att i stället ändå bygga enligt förfrågningsunderlaget, trots att Trafikverket självt var medvetet om att detta var undermåligt, och inte kunde läggas till grund för produktionen. Så gott som dagligen lämnades därefter nya och ändrade instruktioner till WLC om hur dess arbeten skulle utföras. Regelmässigt ledde detta till återgångar och stillestånd i framdriften av de berörda arbetena. Sådana stillestånd kunde vara långvariga, och varade i något fall i nära åtta månader. Utöver stillestånden medförde ändringarna och återgångarna även stora produktivitetsförluster.
16. Hanteringen av de många ändringarna och den löpande projekteringen ställde också mycket stora krav på WLC:s tjänstemannaorganisation, som fick utökas med stora kostnadsökningar som följd.

17. I de delar av entreprenaden där WLC enligt entreprenadavtalet skulle svara för byggbehandlingsprojekteringen, var denna projektering styrd av Trafikverket genom i förfrågningsunderlaget meddelade detaljerade föreskrifter. Trafikverket hade därvid i stor utsträckning föreskrivit detaljerade tekniska lösningar, bland annat genom de modellfiler och den samordningsmodell som ingick i förfrågningsunderlaget. Fråga var i själva verket om en styrd totalentreprenad, där Trafikverket i förhållande till WLC ansvarade för stora delar av såväl den övergripande utformningen som de detaljerade tekniska lösningarna.
18. Även den utformning och de tekniska lösningar som Trafikverket på detta sätt ansvarade för, visade sig under entreprenadtiden ibland vara oförenliga med faktiska förhållanden och ogenomförbara. Trafikverket kom därför genom hela projektet att föreskriva ändringar i förhållande till WLC:s kontraktsåtagande även i dessa delar av entreprenaden. Också detta medförde ökade kostnader, tidsutdräkt och produktivitetsförluster i entreprenaden i övrigt.
19. Härtill visade sig under utförandet de faktiska markförhållandena inte överensstämma med de som kunde antas föreligga utifrån uppgifterna i förfrågningsunderlaget. Även detta nödvändiggjorde metodbyten och ökade kostnader, tidsutdräkt och produktivitetsförluster i entreprenaden i övrigt.
20. I slutändan och sammantaget resulterade de ovan beskrivna förhållandena i att den anläggning som WLC kom att utföra var en helt annan än den som omfattades av WLC:s ursprungliga kontraktsåtagande. Ändringarna var så omfattande att såväl WLC:s ursprungliga kostnadskalkyler som dess prissättning och dess ursprungliga tidsplanering blev helt överspelade.
21. Härvid ska noteras att de ovan beskrivna och övriga störningar i entreprenaden inte förekom isolerat och var för sig, utan simultant under hela entreprenadtiden. Detta leder regelmässigt och ledde också i detta fall till ytterligare förvärrade kostnads- och tidskonsekvenser.

22. Trafikverkets påstående i stämningsansökan att kostnadsökningen i entreprenaden inte i första hand är hänförlig till ändringar i utförandet är alltså alldeles felaktigt. Tvärtom är av Trafikverket beställda och av avvikande förhållanden föranledda ändringar av utföranden och metoder den allt annat överskuggande orsaken till fördyringen och tidsutdräkten. För detta är WLC berättigat till såväl ekonomisk kompensation som tidsförlängning.
23. När Trafikverket nu försöker lasta WLC för såväl merparten av de ökade kostnaderna som för hela tidsutdräkten i entreprenaden, så sker detta mot bättre vetande. Att så är fallet är uppenbart, eftersom Trafikverket självt på ett mycket tydligt sätt uttalat att det förfrågningsunderlag på vilket WLC upphandlades var undermåligt och vilka konsekvenser i form av merkostnader för WLC det skulle få. Tidigt under entreprenadtiden ersatte Trafikverket den konsultfirma som utarbetade det ovan nämnda förfrågningsunderlaget med nya konsulter som fick ta över Trafikverkets projekteringsarbete. Trafikverket väckte därefter talan mot den ursprungliga konsultfirman och redogjorde därvid på ett mycket tydligt sätt för bristerna i förfrågningsunderlaget och de krav från upphandlade entreprenörer som på grund av dessa brister skulle komma att riktas mot Trafikverket.
24. Exempelvis uttalade Trafikverket i sitt yttrande i det målet den 22 februari 2019 följande.³

³ Utdrag från aktbilaga 90 i mål nr T 4184-17 vid Falu tingsrätt.

Som framgår var det leveranser över ett tidsspann om ett år. Detta har gett Trafikverket ett merarbete och naturligtvis en merkostnad att behandla dessa. Dessutom påverkar det naturligtvis Trafikverkets affär med entreprenörerna på ett mycket negativt sätt. Detta är en kostnad som Trafikverket kan komma att återkomma till i sin kommande talan om skadeståndsskyldighet för ÅF.

Det återstår en hel del arbete innan entreprenörerna har en tillräcklig handling för att kunna utföra produktion. För att illustrera detta kan Trafikverket redovisa följande exempel.

Att Trafikverket använt ett bristfälligt material att handla upp på har skapat stort merarbete både för Trafikverket och för de entreprenörer som avgivit anbud. Det bristfälliga förfrågningsunderlaget resulterade i stor spridning i anbudspriserna och att Trafikverket tvingades teckna kontrakt på handlingar som var bristfälliga för att efter kontraktstecknande göra ändringar i kontraktet med efterföljande ekonomiska diskussioner med entreprenören som följde. Merkostnader på grund av detta är också någonting som Trafikverket kommer att ta upp i senare skadeståndstalan mot ÅF.

25. I ett yttrande den 31 oktober 2019 angav Trafikverket därefter bland annat följande.⁴

Antalet kompletteringar under anbudstiden är stort och framför allt var de kompletteringarna som gjordes betydande. Detta framför allt på bergtunneldelen av entreprenaden, där utförandehandlingar skulle ha bilagts förfrågningsunderlaget. Fortfarande idag saknas stora delar av de handlingar som skulle ha funnits i förfrågningsunderlaget. Trafikverket arbetar fortfarande med att komplettera dessa brister i förfrågningsunderlagen. Se beskrivning nedan.

26. Vidare angav Trafikverket i ett yttrande den 18 mars 2020 följande.⁵

Varje handling framtagen av Trafikverket för bergtunnelarbetena under entreprenadtiden kommer av entreprenören att kunna beskrivas som en ändring eller som en förändring av förutsättningar för arbeten i entreprenaden. Trafikverket har aldrig tagit fram en handling för utförandeentreprenad där man efter tidpunkten för anbudsgivande skall leverera kompletterande bygghandlingar och förväntat sig att entreprenören skall stå för sina priser. Om

27. Trafikverket var alltså vid dessa tidpunkter fullt medvetet om att entreprenaden hade upphandlats på ett underlag som inte överensstämde med de faktiska förhållandena, att entreprenadarbetena var helt ändrade i förhållande till WLC:s kontraktsåtagande, och

⁴ Utdrag från aktbilaga 153 i mål nr T 4184-17 vid Falu tingsrätt.

⁵ Utdrag från aktbilaga 177 i mål nr T 4184-17 vid Falu tingsrätt.

att WLC därför skulle komma att drabbas av stora merkostnader och tidsförskjutningar, på grund av vilka det skulle vara berättigat till tidsförlängning och kompensation från Trafikverket.

28. Inledningsvis föreföll Trafikverkets projektorganisation stå fast vid den insikt om ansvaret för dessa problem som Trafikverket i enlighet med vad som sagts ovan hade redovisat i målet mot konsultfirman, och meddelade WLC bland annat följande.⁶

Trafikverket är medveten om att det för tunnelarbetena inte finns gällande bygghandling för byggande. Orsaken till detta är, som ni vet, att Trafikverket inte har fått adekvata leveranser av handlingar från Trafikverkets projektör ÅF. Därför har Trafikverket nu anlitat ny projektör, Ramböll, för att bland annat arbeta fram bygghandlingar för tunnelarbetena.

29. Ganska snart kom emellertid Trafikverket att backa från denna beredskap att axla ansvar, och i stället i förhållande till WLC i stor utsträckning förneka bristerna i förfrågningsunderlaget och i vart fall helt förneka att dessa kunde komma att få några tidsmässiga konsekvenser. Trafikverket tillbakavisade utifrån denna sin nya inställning nära nog alla WLC:s krav på justering av rikt kostnad och tidplan på grund av bristerna.
30. Även andra brister i Trafikverkets hantering av entreprenaden, exempelvis att dess projektorganisation varit otillräcklig såväl avseende storlek som kompetens, och de problem detta genomgående orsakat i form av till exempel sena besked, långa granskningstider och oförmåga att fatta beslut, har helt förnekats av Trafikverket.
31. Ett tidigt exempel på sådana andra Trafikverkets misslyckanden att fullgöra sina åtaganden enligt entreprenadavtalet var förseningen med att erhålla den miljödom som krävdes för att WLC överhuvudtaget skulle få inleda stora delar av sina arbeten. Trafikverket lyckades utverka en tillämplig miljödom först sex månader in i entreprenadtiden och domen vann laga kraft först mer än tio månader in i entreprenadtiden. Den miljödom som sålunda slutligen utverkades avvek dessutom på flera sätt från vad som hade angivits i förfrågningsunderlaget, och medförde nya och omfattande villkor bland annat avseende buller, vibrationer, grundvattenbortledning och utsläpp av vatten, vilka i sin tur medförde oförutsedda begränsningar av WLC:s

⁶ Se URB200009.

arbetstider och nödvändiggjorde ändrade utföranden och metodval.⁷ Dessa förändringar i förutsättningarna för entreprenadens utförande kom att få stor påverkan på WLC:s produktion, med betydande tids- och kostnadskonsekvenser som följd.

32. På samma sätt misslyckades Trafikverket med att i förhandlingar med tredje man i tid säkerställa tillgång till WLC:s arbetsområde, vilket även det orsakade behov av omplanering, tidsförskjutningar och merkostnader.
33. Inte heller sitt uppenbara ansvar för följderna av dessa misslyckanden har Trafikverket emellertid velat acceptera.
34. I stället för att acceptera sitt ansvar och arbeta tillsammans med WLC för att begränsa följderna av problemen i entreprenaden, uppvisade Trafikverkets projektledning och delar av dess övriga projektorganisation, allteftersom entreprenaden fortskred och effekterna av de uppkomna problemen blev allt tydligare, en mindre och mindre vilja att konstruktivt samverka och en mer och mer aggressiv inställning till WLC och dess projektorganisation.
35. Det fullständigt oresonliga i Trafikverkets inställning kan exemplifieras med att Trafikverket under entreprenadtiden inte velat medge WLC någon förlängning av kontraktstiden, trots full kännedom om att förhållanden för vilka Trafikverket ansvarade till och med orsakat flera månader långa rena stillestånd i WLC:s produktion.

1.3 Hävningen och Trafikverkets agerande därefter

36. Slutligen översände Trafikverket i september 2025 en illa underbyggd och ofärdig granskningsrapport genomförd av icke namngivna personer vid företaget Delray Consulting AB, och framförde på påstådd basis av denna rapport en rad ogrundade påståenden om WLC:s kostnader, fakturering och hantering av entreprenaden.

⁷ Se dom av den 18 januari 2018 vid Mark- och miljööverdomstolen i mål nr M 1808-18.

37. WLC besvarade rapporten och Trafikverkets felaktiga påståenden på det sätt som var möjligt inom den oskäligt korta tidsfrist om åtta arbetsdagar som Trafikverket ställt upp. WLC bemötte därvid Trafikverkets påståenden, och påpekade därtill att de få konkreta sakförhållanden mot vilka Trafikverket anmärkte, i själva verket hade varit kända för Trafikverket i flera år samt att Trafikverket hade medverkat till och accepterat dem.
38. Trots detta hävde Trafikverket den 18 september 2025 entreprenadavtalet såvitt avsåg återstående arbeten.
39. Trafikverket hänvisade därvid som skäl för sin hävning till påståenden om det sätt på vilket WLC hade utfört entreprenaden som dels var ogrundade, dels avsåg förhållanden som hade varit väl kända för Trafikverket under mycket lång tid. Eftersom entreprenaden utförts i samverkan med full öppenhet i alla avseenden, inklusive öppen ekonomisk redovisning, hade Trafikverket haft alla möjligheter att löpande granska WLC:s kostnader, vilket också hade skett, före betalning.
40. Härtill var de påstådda förhållandena sådana att de inte ens om påståendena hade varit korrekta hade kunnat utgöra grund för en rättmätig hävning. Hävningen kan inte ha varit grundad på en juridisk analys, utan Trafikverket tycks återigen ha styrts av politiska hänsyn och en vilja att visa handlingskraft utåt.
41. I samband med hävningen och därefter har Trafikverket och dess befattningshavare hemfallit åt att främst föra sin talan genom massmedia och där beskylla WLC för samtliga problem i entreprenaden och till och med framföra oklara anklagelser om oegentligheter, helt utan att ta hänsyn till den enorma skada dessa ogrundade påståenden skulle kunna komma att orsaka för WLC och dess ägarbolag.
42. Trafikverkets agerande under och efter entreprenaden är sammantaget oacceptabelt, och anstår inte en statlig myndighet.

2. INSTÄLLNING

43. WLC bestrider Trafikverkets samtliga yrkanden.
44. Trafikverkets krav avseende återbetalning av ersättning för indexreglering hänförlig till mängdreglerade arbeten (1 280 756 kronor) vitsordas i och för sig, men bestrids med hänvisning till att WLC har motkrav överstigande detta belopp.
45. Sättet att beräkna ränta vitsordas som skäligt i och för sig.
46. WLC yrkar att tingsrätten förpliktar Trafikverket att ersätta WLC:s rättegångskostnader med ett belopp som senare kommer att anges, jämte ränta enligt räntelagen från dagen då målet avgörs till dess betalning sker.
47. Som framgår nedan har WLC omfattande egna krav mot Trafikverket, vilka tills vidare åberopas kvittningsvis, men som sedermera kommer att omfattas av genkärsmål.

3. KORTFATTADE BESTRIDANDEGRUNDER

3.1 Trafikverket har inte rätt till återbetalning för negativt incitament

48. I första hand bestrids kravet på den grunden att den avtalade incitamentsregleringen inte äger tillämpning, eftersom entreprenadavtalet har hävts. Enligt entreprenadavtalet ska den slutliga riktkostnaden utifrån vilken incitamentet ska beräknas omfatta hela entreprenaden och bestämmas vid slutreglering efter det att samtliga entreprenadarbeten utförts. Regleringen äger inte tillämpning på delar av entreprenaden. Till följd av att avtalet har hävts kommer delar av entreprenadarbetena aldrig att utföras, och den slutliga riktkostnaden aldrig att bli känd. Incitamentsregleringen äger då inte tillämpning.
49. För det fall incitamentsregleringen skulle anses kunna tillämpas på utförd del av entreprenaden, så ska yrkandet ändå ogillas, eftersom riktkostnaden avseende utförda arbeten i så fall ska justeras så att den i vart fall motsvarar WLC:s totala faktiska kostnad. Inget negativt incitament ska då utgå.

3.2 Trafikverket har inte rätt till återbetalning av fast ersättning

50. I första hand bestrids kravet på den grunden att riktkostnaden avseende utförda arbeten ska justeras så att den i vart fall motsvarar WLC:s totala faktiska kostnad. WLC har därför rätt till erhållen fast ersättning.

3.3 Trafikverket har inte rätt till återbetalning av ersättning för indexreglering hänförlig till mängdreglerade arbeten

51. Kravet/beloppet vitsordas i och för sig, men bestrids eftersom WLC har motkrav överstigande yrkat belopp.

3.4 Trafikverket har inte rätt till förseningsvite

52. WLC bestrider att deltider överskridits i den utsträckning som Trafikverket påstår.
53. I den utsträckning deltider faktiskt har överskridits, är WLC på grund av förhållanden för vilka Trafikverket svarar berättigat till tidsförlängning till i vart fall de tidpunkter vid vilka de arbeten som omfattas av deltiderna hade färdigställts respektive fram till hävningstidpunkten. Inga deltidsviten ska därför utgå.

4. WLC:S KRAV

4.1 Inledning

54. Som angivits ovan har WLC egna betydande krav mot Trafikverket. I den utsträckning Trafikverket, trots de ovan angivna bestridandegrunderna, skulle anses berättigat till något belopp, bestrids ändå betalningsskyldighet, eftersom WLC:s krav ska gå i avräkning mot de eventuella belopp som Trafikverket kan komma att anses berättigat till.
55. WLC:s krav, vilka för närvarande åberopas kvittningsvis, men som kommer att omfattas av genkärsmål så snart de kan i detalj beräknas, är sammanfattningsvis i vart fall följande.

4.2 Trafikverket är skyldigt att betala skadestånd till WLC med anledning av den obefogade hävningen

56. Med anledning av Trafikverkets obefogade hävning hävde WLC den 19 september 2025 för egen del entreprenadavtalet såvitt avsåg återstående arbeten. Trafikverket är skyldigt att ersätta WLC för den skada som hävningarna åsamkar WLC.

57. Hela den skada som WLC drabbats av är ännu inte känd. Redan nu kan dock konstateras att skadan kommer att omfatta i vart fall följande:

- Kostnader för avveckling av entreprenaden som inte ersatts av Trafikverket och som inte hade uppkommit om WLC tillåtit färdigställa entreprenaden enligt entreprenadavtalet;
- Kostnader på grund av krav på ersättning från underentreprenörer, leverantörer, konsulter med flera till följd av att WLC på grund av Trafikverkets obefogade hävning nödgats häva, avbeställa eller säga upp avtal som tecknats med dessa;
- Den uteblivna vinst som WLC hade erhållit vid utförande av återstående delar av entreprenaden.

58. Skadan kan förväntas uppgå till mycket betydande belopp.

4.3 Trafikverket är skyldigt att ersätta WLC för utförda entreprenadarbeten

59. WLC har därtill krav avseende utestående ersättning för utförda entreprenadarbeten. Kraven omfattar i vart fall följande:

- Innehållna medel;
- Utestående belopp avseende arbeten utförda på löpande räkning (kontraktsarbeten och ÄTA-arbeten);
- Utestående mängdersättning;

- Utestående ersättning för utförda ÄTA-arbeten i den del av entreprenaden som ersätts genom mängdreglering;
- Ytterligare fast ersättning (med anledning av rätteligen uppjusterad riktkostnad).

60. Även kraven avseende den utförda delen av entreprenaden är mycket betydande.

5. DEN FORTSATTA HANDLÄGGNINGEN

61. Att döma av det som Trafikverket anför i sin stämningsansökan och vad det kommer att föranleda såvitt avser utredning och bevisning samt motsvarande avseende WLC:s kommande motkrav och genstämning, kommer målet att bli mycket omfattande. Den aktuella entreprenaden hade vid hävningen pågått under mer än sju år och de upparbetade kostnaderna uppgick till mycket höga belopp, omkring tio miljarder kronor. Omfattningen av den bevisning som kommer att aktualiseras i målet är enorm och handläggningen kommer att bli mycket resurs- och tidskrävande. Sannolikt kommer prövningen vara av en omfattning som inte tidigare förekommit inför svenska domstolar.

62. I enlighet med vad som anförts ovan har Trafikverket på ett förhastat sätt inlett denna prövning genom att väcka talan avseende krav som myndigheten uppger sig inte fullt ut avse att vidhålla samt krav som enligt Trafikverkets egen utsaga ännu inte låter sig beräknas. Det är alltså ett faktum att Trafikverket inte har för avsikt att vidhålla den talan som omfattas av Trafikverkets stämningsansökan. I stället har Trafikverket den uttalade avsikten att i stället framställa andra krav, på andra grunder, vilka med nödvändighet kommer att leda till att Trafikverket ändrar grunderna för den nu väckta talan och beräknar om i vart fall det huvudsakliga kravet i den nu väckta talan (se avsnitt 1.1 ovan).

63. Utöver de politiska orsaker till detta som beskrivits ovan, tror sig Trafikverket sannolikt kunna vinna processuella fördelar genom att tidigt väcka talan, och spekulerar i att WLC under tidspress inte ska förmå att presentera sin talan på ett fullständigt sätt.

Härvid spelar sannolikt in att Trafikverket utgår ifrån att utförandet av WLC:s talan i målet kommer att vara betydligt mer tids- och resurskrävande än den talan som Trafikverket nu har väckt, eftersom utredningsbördan med avseende på tids- och kostnadskonsekvenserna av den enorma mängd förutsättningsförändringar som förekommit i entreprenaden enligt Trafikverket i huvudsak kommer att åvila WLC.

64. Att WLC under ovan angivna förhållanden ska tvingas gå i svaromål avseende en ofärdig talan, som i vart fall i delar inte ens enligt Trafikverket självt kommer att vidhållas, är inte acceptabelt. Tvärtom skulle det vara processekonomiskt oförsvarligt att tvinga WLC att lägga ner enorma kostnader på att utreda och bemöta krav som eventuellt inte alls kommer att vidhållas och som enligt Trafikverket självt kommer att frånfallas i vart fall i viss utsträckning.
65. Dessutom skulle det stå i strid med grundläggande processuella principer, enligt vilka Trafikverket i egenskap av kärke har att presentera sin talan innan WLC i egenskap av svarande tvingas gå i svaromål. Utöver det ovan nämnda uppenbara förhållandet att WLC inte ska tvingas gå i svaromål avseende krav som kommer att frånfallas, har WLC exempelvis anspråk på att få veta vilka påstådda hävningsgrunder Trafikverket åberopar till grund för sina förutskickade skadeståndskrav, innan WLC går i svaromål och bemöter grunderna för hävningen. Det ska härvid beaktas att de olika kraven i målet kommer att vara nära förknippade med varandra. Exempelvis utgör WLC:s skadeståndskrav på grund av Trafikverkets obefogade hävning även bestridandegrund avseende de krav som Trafikverket framställt i stämningsansökan.
66. WLC har alltså befogade anspråk på att Trafikverket presenterar den talan det faktiskt har för avsikt att driva, och på att få avge svaromål över den talan och ingenting annat.
67. WLC hemställer därför att Trafikverket föreläggs att presentera sin fullständiga talan, och att WLC först därefter föreläggs att avge ett utvecklat svaromål.
68. Om det trots det ovan sagda anses påkallat och nödvändigt att WLC avger ett utvecklat svaromål över den talan som Trafikverket hittills har väckt, hemställer WLC om anstånd med att avge sådant utvecklat svaromål till den **30 juni 2026**, vilket är det

anstånd WLC bedömer krävs för att sammanställa den mycket omfattande utredning som ett bemötande av Trafikverkets talan kräver.

69. Den bedömda tidsåtgången förklaras av entreprenadens enorma omfattning och att WLC i brist på föregående klargöranden från Trafikverket bland annat kommer att behöva redogöra för samtliga ÄTA-arbeten och andra förutsättningsförändringar i entreprenaden och dessas konsekvenser i form av kostnader om många miljarder kronor och tidsförskjutning om cirka fyra år.
70. Redan nu vill WLC emellertid framhålla att i en situation där Trafikverket inte först anmodas presentera hela sin talan kommer WLC med säkerhet att tvingas avge ett ändrat svaromål av nära nog samma omfattning när Trafikverket väl har presenterat sin egentliga talan, vilket återigen visar att en lämpligare processplanering är att Trafikverket först presenterar denna talan.

Som ovan



Anders Reldén



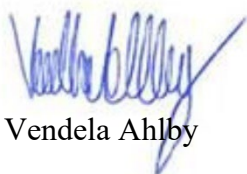
Fredrik Forssman



Filippa Exelin



Linus Jonson



Vendela Ahlby