



Kommittédirektiv

Effektivitetsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur

Beslut vid regeringssammanträde den 19 juni 2025

Sammanfattning

En särskild utredare ska föreslå en ny struktur och ramar för alternativa former för organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar. Syftet med uppdraget är att utreda hur alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur kan implementeras i Sverige för att skapa förutsättningar för ökade effektivitetsvinster och ett snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Utredaren ska bl.a.

- analysera legala förutsättningar för vilka delar av infrastrukturprojekt som kan genomföras i bolagsform,
- analysera organisation, ersättningsmodell och lämpliga objekt för offentlig-privat samverkan (OPS),
- analysera genomförande av investeringsobjekt i bolagsform, och
- lämna förslag om uppföljning och utvärdering.

Uppdraget ska redovisas senast den 15 december 2025.

Bakgrund till utredningen

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer en struktur som riksdagen beslutade om med anledning av regeringens förslag i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Strukturen innefattar ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser. Regeringen inledde arbetet mot en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 genom att den 15 juni 2023 uppdra åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen (LI2023/02737). Trafikverkets inriktningsunderlag och remissynpunkterna utgjorde tillsammans med redovisningar av ett stort antal regeringsuppdrag det huvudsakliga underlaget för regeringens ställningstagande i den därpå följande infrastrukturpropositionen Vägen till en långsiktig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28).

Den historiska satsning på transportinfrastrukturen som är en följd av infrastrukturpropositionen innebär att den ekonomiska ramen för den nationella planen för perioden 2026–2037 ökar med över 200 miljarder kronor jämfört med den gällande planperioden, till 1 171 miljarder kronor. Regeringen gör i propositionen bedömningen att ett större fokus på samhällsekonomisk effektivitet, ett effektivare genomförande med en god kostnadskontroll och tydliga prioriteringar kommer att ge effekter i form av mer tillgänglighet för de satsade medlen.

I propositionen gör regeringen bedömningen att alternativa finansieringsformer för transportinfrastruktur bör prövas under förutsättning att de kan leda till ett snabbare eller mer kostnadseffektivt genomförande, eller att fler objekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet. Regeringen gör också bedömningen att det under den kommande planperioden bör genomföras investeringsobjekt som projekteras och byggs av någon annan aktör än Trafikverket, t.ex. genom OPS eller genomförande i bolagsform. Detta för att få jämförelseobjekt till Trafikverkets produktionsupplägg och driftsformer. OPS-projekt organiseras ofta i ett projektbolag, men kan också upphandlas av en myndighet.

I propositionen aviserar regeringen att den avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en OPS-modell. Regeringen bedömer att det samtidigt finns goda skäl att utreda struktur och ramar för alternativ organisering och genomförande av infrastrukturobjekt.

Frågor om OPS har behandlats tidigare. Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital hade i uppdrag att utreda förutsättningarna för att involvera privat kapital i finansieringen av statlig transportinfrastruktur (dir. 2016:59). I delbetänkandet Finansiering av infrastruktur med privat kapital? (SOU 2017:13) analyserar kommittén frågor om OPS.

Syftet med det nu aktuella uppdraget är att utreda hur alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur skulle kunna implementeras i Sverige för att skapa förutsättningar för ökade effektivitetsvinster och ett snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Uppdraget att analysera legala förutsättningar för vilka delar av infrastrukturprojekt som kan genomföras i bolagsform

I dag görs den fysiska planeringen av allmänna vägar och järnvägar av Trafikverket. I vissa fall kan även kommuner ta fram planer inom sitt väghållarskap. Planeringen av järnväg sker enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och planering av allmänna vägar styrs av väglagen (1971:948). Processerna är flexibla för att passa olika typer av projekt men flera steg i planprocesserna är reglerade. Länsstyrelsen fattar beslut om ett projekt innebär betydande miljöpåverkan och Trafikverket fattar beslut om fastställelse av järnvägs- eller vägplanen. Under processen genomförs olika samråd, både med privatpersoner och myndigheter.

Planering av transportinfrastruktur kan vara av stort intresse för bl.a. totalförsvaret eller påverka andra enskilda och allmänna intressen på ett ingripande sätt. En fastställd järnvägs- eller vägplan medför rätt för staten eller annan sökande att ta mark i anspråk och innebär ett expropriationsliknande förfarande. Det fungerar dock något olika för järnväg och allmän väg. För allmän väg gäller att vägrätt uppkommer när väghållaren tar mark i anspråk för väg med stöd av en vägplan. Vägrätten ändrar inte äganderätten till

marken men ger en långtgående nyttjanderätt för väghållaren och en rätt till ersättning för fastighetsägaren. En järnvägsplan ger rätt att lösa in sådan mark som behövs. Marken förvärvas normalt med äganderätt och en fastighetsreglering sker vid en lantmäteriförrättning.

När en väg- eller järnvägsplan är fastställd ska den genomföras. En väg- eller järnvägsplan prövar inte den närmare konstruktionen och utformningen. Projektering, upprättande av bygghandlingar, upphandling av entreprenörer, eventuella andra tillstånd samt byggandet omfattas inte av framtagandet av en väg- eller järnvägsplan. Vissa tillståndprocesser kan dock av effektivitetsskäl med fördel ske parallellt med att väg- eller järnvägsplanen tas fram.

När en allmän väg eller järnväg är färdigbyggd och öppnad för trafik ska den förvaltas. I 26 § väglagen anges att väg ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder. I 5 § samma lag anges bl.a. att staten är väghållare för allmänna vägar samt att, om det främjar en god och rationell väghållning, regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får besluta att en kommun skall vara väghållare inom kommunen. En järnväg kan, men behöver inte, förvaltas av staten.

Förutsättningar för att genomföra infrastrukturinvesteringar i ett statligt ägt bolag

Även om det är Trafikverket som ansvarar för tillståndsgivning samt även för planering, genomförande och förvaltning av allmänna vägar och de allra flesta järnvägar, sker mycket av arbetet i dag genom upphandlade aktörer. Regeringen vill undersöka förutsättningarna för att ett statligt ägt bolag ska kunna ansvara för vissa av Trafikverkets uppgifter.

I betänkandet Finansiering av infrastruktur med privat kapital? bedömer Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital att ett OPS-program kan genomföras inom ramen för gällande regelverk och befintliga processer. Hur möjligheterna ser ut att t.ex. ta mark i anspråk med vägrätt, eller hur en allmän väg kan hållas, om andra aktörer än Trafikverket är huvudsaklig aktör har dock inte analyserats av kommittén. Inte heller förutsättningarna att hantera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter som rör totalförsvarets behov vid planering och utformning av infrastrukturen, eller andra totalförsvarsbehov, berördes där. Dessutom kan förändringar ha skett i de regelverk kommittén analyserade. Därtill bör frågor om alternativ organisering för de

planeringsskeden som föregår projektering och byggande av infrastruktur analyseras närmare.

Utredaren ska därför

- utreda vilka delar av processen kring planering, genomförande och förvaltning av infrastrukturprojekt som, utifrån gällande lagstiftning samt principer om myndighetsutövning och statligt ansvar, kan lämpa sig att genomföras av ett statligt ägt bolag och om det finns delar av processen som staten inte kan eller bör avhända sig.

I utredarens uppdrag ingår inte att lämna förslag på författningsändringar.

Uppdraget att analysera former för offentlig-privat samverkan, organisation, ersättningsmodell och lämpliga objekt

Regeringen har för avsikt att pröva alternativa finansieringsformer, under förutsättning att de kan leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande, eller att fler projekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet. Det bör också prövas om upphandling genom OPS eller genomförande i bolagsform kan antas leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande och för att få jämförelseobjekt till Trafikverkets produktionsupplägg och driftsformer. Regeringen vill därför utreda funktion, ersättningsmodell och inhämta beslutsunderlag om lämpliga objekt.

Placering av ny funktion för genomförande av infrastrukturprojekt genom OPS

Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital lyfte i betänkandet Finansiering av infrastruktur med privat kapital? fram behovet av att skapa en funktion som kan bygga upp en långsiktig beställarkompetens med adekvata resurser och rätt kompetens samt förmåga att agera som en långsiktig motpart till den privata utföraren. Kommittén nämner inte något om var placeringen av en sådan funktion bör vara. Kommittén lyfte också fram andra länders erfarenheter av OPS-program för investeringar i transportinfrastruktur. Kommittén bedömde t.ex. att Norges erfarenheter var relevanta, bl.a. för att man där har genomfört OPS-projekt med det övergripande syftet att öka effektiviteten i investeringsverksamheten. När det gäller jämförelser med andra länder måste dock hänsyn tas till de skillnader som finns mellan det svenska systemet och

systemet i det land man jämför med när det gäller konstitutionella regler och regler i övrigt samt övriga relevanta förutsättningar. Norge är exempelvis inte medlem i EU och har en annorlunda lagstiftning för att ta mark i anspråk för att bygga väg.

Ett scenario som skulle kunna uppstå är att ett investeringsobjekt som pekats ut för att genomföras med OPS, i ett senare skede, t.ex. i samband med upphandling, inte längre bedöms lämpa sig för OPS. I sådana fall ska den aktör som har fått ansvar för projektet kunna välja en mer lämplig form för genomförandet. Detta ska gälla vare sig det är ett statligt ägt bolag eller Trafikverket som har fått ansvaret för projektet.

Finansiering av infrastrukturprojekten ska ske inom ramen för kommande nationella planer för transportinfrastrukturen samt Trafikverkets förvaltningsanslag, genom avgiftsfinansiering enligt gällande regelsystem eller medfinansiering.

Utredaren ska därför

- analysera tre alternativ för var ansvaret för genomförandet av OPS-projekt bör finnas och föreslå placering för funktionen för genomförande av infrastrukturinvesteringar med OPS, där alternativen är att ansvaret finns hos Trafikverket, att ansvaret finns hos ett statligt ägt bolag eller att ansvaret finns både hos Trafikverket och i ett statligt ägt bolag,
- översiktligt redogöra för lämplig verksamhetsvolym i termer av antal objekt och total investeringsvolym, bolagets kapitalisering, bemanning och personalkostnader, implementering av organisation och övriga relevanta kostnader m.m.,
- kartlägga och beräkna eventuella kostnader för omställning av den nya funktionen,
- beakta att ett statligt ägt bolag, liksom Trafikverket, ska ha flexibilitet att genomföra investeringsobjekt antingen som OPS eller genom en annan kontraktsform om det i samband med upphandling bedöms vara mer lämpligt för ett specifikt objekt, och
- i alternativet med ett statligt ägt bolag
 - analysera hur verksamheten i det bolag som föreslås genomföra infrastrukturinvesteringar genom OPS är förenlig med statsstödsregler och konkurrenslagstiftningen,

- analysera hur verksamhetsföremålet, dvs. den paragraf i bolagsordningen som beskriver vad bolaget ska göra, och av riksdagen beslutat samhällsuppdrag bör utformas, med förslag på uppdragsmål för ett eventuellt samhällsuppdrag, och
- särskilt beskriva gränsdragningen gentemot Trafikverket, vilka gränsdragningsfrågor som eventuellt behöver utredas vidare och hur överförandet av ansvaret för investeringsprojekten från Trafikverket till bolaget ska ske.

Ersättningsmodell för OPS-projekt

Genomförandet av infrastrukturinvesteringar genom OPS kan utformas på olika sätt. Det kan t.ex. ske genom en tillgänglighetsbaserad ersättning med incitamentsinslag eller genom finansiering med brukaravgifter. Att gå från efterfrågebaserad till tillgänglighetsbaserad ersättning har varit en internationell trend det senaste decenniet.

För att inte urholka en väl fungerande budgetprocess är det viktigt att säkerställa en samlad prövning av statens budget. I Norge har OPS-modellen anpassats för att bättre passa in med den statliga budgetprocessen i syfte att anslagsbelastningen ska bli mer utgiftsmässig och därmed undvika att OPS-projekt särbehandlas i prioriteringen till följd av att utgifterna på statens budget skjuts framåt i tiden.

För att OPS-modellen inte ska användas för att kringgå det finanspolitiska ramverket och särbehandlas i budgetprocessen, kan t.ex. en ersättningsmodell liknande den norska vara intressant att överväga även i Sverige. En liknande hantering i Sverige skulle dock i praktiken innebära att anslagsmedlen för OPS-projekt avräknas på ett annat sätt än enligt gällande principer i budgetlagen (2011:203) och anslagsförordningen (2011:223). En sådan modell behöver dock analyseras, bl.a. avseende effekterna och lämpligheten av en sådan avräkningsprincip. Principen för anslagsavräkning för en eventuell ersättningsmodell för OPS bör utgå från ett inhämtat särskilt bemyndigande från riksdagen utan ändring av budgetlagen.

Utredaren ska därför

- analysera och föreslå en ersättningsmodell där anslagsfinansiering gäller även för projekt som genomförs som OPS i syfte att upprätthålla det finanspolitiska ramverkets styrande funktion,

- analysera lämpligheten för en särskild anslagsavräkningsprincip som möjliggör anslagsfinansiering av OPS och lämna förslag på nödvändiga bemyndiganden för en sådan princip som inte kräver ändringar i budgetlagen, och
- redogöra för effekter, inklusive för- och nackdelar, som den nya ersättningsmodellen skulle kunna medföra.

Utvärdera lämpliga investeringsobjekt för OPS

Trafikverket har fått i uppdrag att i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen föreslå objekt som är aktuella för OPS. Trafikverkets förslag till OPS-projekt ska tas fram enligt följande kriterier.

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade. I ett OPS-projekt överförs delar av risken från staten till ett privat företag. Det måste därför vara möjligt för den privata aktören att bedöma risken på ett bra sätt. Ju svårare riskerna är att identifiera desto mer talar detta mot OPS.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder som exempelvis en viss typ av åtgärder i olika stråk eller olika åtgärder i ett visst stråk.
- Investeringsobjektens storlek bör ha ett riktvärde mellan cirka 3 miljarder kronor och 13 miljarder kronor. För objekt med låga risker kan högre objektskostnad vara motiverad. Om det finns goda skäl kan även objekt utanför det spannet föreslås.
- Objekten bör bedömas ha fler intressenter och möjlighet till fler anbud. OPS-modellen ska inte försämra konkurrenssituationen.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten. Urvalet ska därför i första hand utgöras av en grupp objekt som sedan kan jämföras med varandra och andra objekt inom den nationella planen. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även andra objekt föreslås.

Trafikverkets uppdrag att föreslå lämpliga projekt för OPS behöver utvärderas.

Utvärdera ska därför

- utvärdera Trafikverkets förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för OPS i förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen,
- med tillämpning av samma kriterier som har gällit för Trafikverket överväga om även andra objekt, som ingår i Trafikverkets förslag till

nationell plan eller för vilka Trafikverket har tagit fram en aktuell samlad effektbedömning, kan vara aktuella för OPS, och

- föreslå vilka av projekten som bedöms lämpliga för OPS utifrån utredningens samlade resultat.

Uppdraget att analysera genomförande av investeringsobjekt i bolagsform

Regeringen gör bedömningen att det under den kommande planperioden bör genomföras investeringsobjekt som projekteras och byggs av någon annan aktör än Trafikverket för att få jämförelseobjekt till de former för genomförande och förvaltning som i dag tillämpas av Trafikverket.

Ett statligt ägt bolag med syfte att minska kostnader för infrastrukturobjekt

Regeringen vill pröva förutsättningarna för att ett statligt ägt bolag får ansvar för några av infrastrukturinvesteringarna i den kommande trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 som regeringen avser att fastställa under 2026. Syftet är att minska kostnaderna och öka den samhällsekonomiska effektiviteten för dessa objekt. Syftet är också att skapa jämförelseobjekt till ordinarie produktionsupplägg och driftsformer i Trafikverkets regi samt bidra till institutionell konkurrens. En sådan omvandling kan i sig förväntas bidra till högre kostnadseffektivitet. Regeringen konstaterar att Nye Veier i Norge är ett exempel med liknande intentioner och som har kunnat genomföras under de förutsättningar som finns i Norge.

Om ett statligt ägt bolag får ansvar för investeringar i den nationella planen, är det motiverat att följdjusteringar i anslagsnivåer, motsvarande de resurser som skulle krävas om ansvaret fanns i Trafikverkets regi, genomförs. Vilka jämförelseobjekt som skulle kunna vara aktuella bedöms tidigast kunna beslutas i samband med fastställelse av den nationella planen.

Utredaren ska därför

- föreslå hur vissa infrastrukturinvesteringar som regeringen i så fall sedan väljer ut, som inte ska genomföras som OPS, skulle kunna genomföras av ett statligt ägt bolag i syfte att minska kostnaderna och öka den samhällsekonomiska effektiviteten i de utvalda objekten,

- analysera hur verksamheten i det bolag som föreslås genomföra infrastrukturinvesteringar, som inte ska genomföras som OPS, är förenlig med statsstödsregler och konkurrenslagstiftning,
- analysera hur verksamhetsföremålet, dvs. den paragraf i bolagsordningen som beskriver vad bolaget ska göra, och av riksdagen beslutat samhällsuppdrag bör utformas, med förslag till uppdragsmål för eventuellt samhällsuppdrag,
- översiktligt redogöra för lämplig verksamhetsvolym i termer av antal objekt och total investeringsvolym, bolagets kapitalisering, bemanning och personalkostnader, implementering av organisation och övriga relevanta kostnader m.m., och
- särskilt beskriva gränsdragningen gentemot Trafikverket, vilka gränsdragningsfrågor som eventuellt behöver utredas vidare och hur överförandet av ansvaret för investeringsprojekten från Trafikverket till bolaget ska ske.

Förutsättningar för enskilda bolag för större investeringsobjekt

I Sverige har vissa större enskilda infrastrukturinvesteringar tidigare genomförts i enskild bolagsform. Exempel på detta är Arlandabanan, Botniabanan och den fasta förbindelsen över Öresund. De fördelar som då har förts fram har varit att få en fokuserad organisation med tydligt fokus på leverans av objektet i tid och med fastställd budget samt en stabil finansiering som inte är beroende av framdriften av andra anslagsfinansierade infrastrukturobjekt.

Regeringen vill pröva om det finns förutsättningar att prova liknande upplägg igen för att få ett snabbare genomförande av vissa större investeringsobjekt. Ett enskilt bolag för ett större investeringsobjekt ska vara helt eller delvis ägt av staten. Det kan också vara del av eller ägt av ett nuvarande statligt ägt bolag. Om ett bolag bara delvis ägs av staten ska staten ha ett majoritetsägande. Delägande kan bl.a. ske från kommuner och regioner.

Om ansvaret för visst genomförande av nationella planen flyttar från Trafikverket till den nya organisationen är det motiverat att följdjusteringar i anslagsnivåer motsvarande den verksamhet som flyttas över genomförs.

Utredaren ska därför

- undersöka om det kan vara lämpligt att i bolagsform, genomföra enskilda större investeringsobjekt och vilka förutsättningar som då bör vara uppfyllda,
- utreda hur ett sådant projektbolag är förenligt med statsstödsregler och konkurrenslagstiftningen samt hur uppdraget och/eller av riksdagen särskilt beslutat samhällsuppdrag bör utformas, med förslag på uppdragsmål för ett eventuellt samhällsuppdrag,
- föreslå om bolaget bör organiseras tillsammans med andra statligt ägda bolag med uppgift att äga eller genomföra transportinfrastruktur, och
- beskriva fördelar, risker och konsekvenser för staten med ett sådant upplägg.

Uppdraget att lämna förslag om uppföljning, utvärdering och kostnadskontroll

De angivna deluppdragen innebär en stor skillnad mot hur statlig transportinfrastruktur projekteras och byggs i dagens system med Trafikverket som aktör med årliga statliga anslag. Därför bör de förändringar som utredaren föreslår även följas upp och utvärderas. Regeringen har genomfört flera åtgärder för att öka kostnadskontrollen i genomförandet av den nationella planen. Bland annat har tillämpningen av byggstartsbeslut för de namngivna objekten skärpts för ökad kostnadskontroll.

Regeringen gör i infrastrukturpropositionen bedömningen att en riskreserv bör inrättas för hantering av fördyringar som uppstår i utvecklingen av transportinfrastrukturen. Trafikverket ska i sitt uppdrag att ta fram ett förslag till en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026–2037 lämna förslag på storleken på riskreserven samt lämna förslag på hur processen kring riskreserven ska se ut.

Med ett helt eller delvis statligt ägt bolag med ansvar för infrastrukturinvesteringar förändras regeringens möjlighet att genom regeringsbeslut om byggstarter och om användande av riskreserv styra genomförandet av investeringarna. Ansvaret för dessa frågor hamnar i stället hos bolagets styrelse och ledning.

Utredaren ska därför

- föreslå hur de förslag som läggs fram, om de beslutas av regeringen, kan följas upp och utvärderas,
- föreslå vilken organisation som ska följa upp de förslag som regeringen beslutar om, och
- förutsättningslöst analysera hur fördyringar och kostnadsöverskridningar av objekt ska hanteras och föreslå hur regeringens målsättning med ökad kostnadskontroll kan förenas med utredningens förslag om struktur och ramar för alternativt genomförande av infrastrukturprojekt.

Konsekvensbeskrivningar

Syftet med uppdraget är att utreda hur alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur skulle kunna implementeras i Sverige för att skapa förutsättningar för ökade effektivitetsvinster och ett snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar. Detta i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Utredaren ska därför, utöver de redovisningar som anges under respektive deluppdrag, även beskriva konsekvenserna av respektive alternativ för var ansvaret för genomförandet av OPS-projekt bör finnas, beskriva konsekvenser för staten med ett upplägg där enskilda infrastrukturinvesteringar genomförs i enskild bolagsform samt beskriva eventuella konsekvenser för befintliga statligt ägda bolag.

Därutöver ska utredaren redovisa offentlig finansiering, samhällsekonomiska och övriga konsekvenser av förslagen i enligt vad som anges i kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska hålla sig informerad om Trafikverkets arbete med förslaget till en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026–2037 samt beakta beredningen av fastställelsebeslutet av den nationella planen och relevant arbete om statligt ägda bolag inom Regeringskansliet samt andra relevanta utredningar. Utredaren ska inhämta synpunkter och upplysningar från berörda myndigheter, organisationer, företag och andra

aktörer som är relevanta för uppdraget. Vidare ska utredaren beakta tidigare svenska och andra relevanta utvärderingar och erfarenheter från OPS-projekt. Utredaren ska också inhämta synpunkter från kommittén Accelerationskontoret (dir. 2024:57) som har uppdraget att underlätta industrins omställning till fossilfria produktionsprocesser, bl.a. genom att kartlägga och analysera möjliga alternativa effektiva finansieringsformer, exempelvis genom OPS. Utredaren ska dessutom beakta underlag från tidigare utredningar, exempelvis de som redovisas i promemorian Alternativ finansiering genom partnerskap – Ett nytt sätt att finansiera investeringar i vägar och järnvägar (Ds 2000:65) och det tidigare nämnda betänkandet Finansiering av infrastruktur med privat kapital?. Vidare ska utredaren inhämta kunskaper som finns hos Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) och Europeiska investeringsbankens European PPP Expertise Center (EPEC).

Uppdraget ska redovisas senast den 15 december 2025.

(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)