

RAPPORT

# Kraven för TEN-T

Analys och åtgärder

Regeringsuppdrag



## **Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Kraven för TEN-T

Dokumentdatum: 2025-02-28

Ärendenummer: TRV 2024/111216

Kontaktperson: Håkan Persson, Ulla-Stina Ingemarsson

Publikationsnummer: 2025:051

ISBN 978-91-8045-425-4

## Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>10</b>
1.1 Bakgrund .....	10
1.2 TEN-T-näten.....	11
1.3 Möjlighet till undantag .....	13
1.4 Avgränsningar .....	15
1.5 Läsanvisning .....	16
<b>2 Järnvägar .....</b>	<b>17</b>
2.1 Elektrifiering.....	18
2.2 Axellast 22,5.....	20
2.3 Tåglängd 740 meter .....	23
2.4 Hastighet godståg.....	31
2.5 Hastighet persontåg .....	36
2.6 Lastprofil.....	42
2.7 ERTMS.....	45
<b>3 Inre vattenvägar.....</b>	<b>50</b>
3.1 Anslutning till väg- eller järnvägsinfrastruktur.....	50
3.2 Öppen godsterminal .....	50
3.3 Miljöprestanda .....	51
3.4 Minimikrav för inre vattenvägar.....	51
3.5 Kommissionens rätt att anta riktlinjer för enhetlig tillämpning för god navigeringsstatus.....	52
<b>4 Sjötransporter och det europeiska sjöfartsområdet.....</b>	<b>53</b>
4.1 Anslutning till väg- och järnvägsinfrastrukturen.....	53
4.2 Öppen godsterminal .....	54
4.3 Hanteringskapacitet för fartyg i inlandssjöfart .....	55
<b>5 Vägar .....</b>	<b>56</b>
5.1 Väg rastplatser .....	57
5.2 Vägvägar .....	60
5.3 Väg ITS .....	62

5.4 Mötesseparering.....	63
5.5 Planskilda korsningar .....	66
5.6 Väg certifierad uppställning .....	69
<b>6 Lufttransportinfrastruktur .....</b>	<b>71</b>
6.1 Anslutning till järnvägsnät .....	71
6.2 Öppen terminal.....	72
6.3 Förkonditionerad luft.....	72
<b>7 Multimodala godsterminaler .....</b>	<b>74</b>
7.1 Marknads- och framtidsanalys samt handlingsplan.....	75
7.2 Laddnings- och tankningsstation .....	77
7.3 Digitala verktyg.....	78
7.4 Omlastningskapacitet .....	79
7.5 Långa godståg på multimodala godsterminaler .....	80
<b>8 Urbana knutpunkter .....</b>	<b>83</b>
8.1 SUMP .....	85
8.2 Indikatorer .....	87
8.3 Multimodala knutpunkter för persontrafik .....	88
8.4 Multimodala godsterminaler i urbana knutpunkter.....	89
8.5 Nationell kontaktpunkt för SUMP samt program för SUMP .....	91
<b>9 Krav i kapitel IV Smarta och resilienta transporter .....</b>	<b>93</b>
9.1 Klimatanpassning .....	93
9.2 Klimatsäkring.....	94
<b>10 Krav i kapitel V Korridorer och prioriteringar .....</b>	<b>96</b>
10.1 Regelverk som berör direktiv 2021/1187.....	96
<b>11 Krav i kapitel VI Allmänna bestämmelser .....</b>	<b>97</b>
11.1 Anpassning av nationella planer till unionens transportpolitik.....	97
<b>12 Bilagor .....</b>	<b>99</b>
12.1 Bilaga 1 Uppdraget.....	100
12.2 Bilaga 2 TEN-T i Sverige .....	102
12.3 Bilaga 3 De Europeiska transportkorridorerna som berör Sverige.....	106
12.4 Bilaga 4 Sammanfattande översikt .....	116





# Sammanfattning

Regeringen gav i oktober 2024 Trafikverket i uppdrag att analysera de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)<sup>1</sup>. I uppdraget ingår att översiktligt analysera den reviderade förordningens krav, och i den mån det är påkallat, lämna förslag på kompletterande åtgärder för att Sverige ska kunna

leva upp till de nya kraven. Trafikverket ska också, efter samråd med de kommuner som har utpekats som urbana knutpunkter, lämna förslag på hur kraven om urbana knutpunkter kan uppfyllas i Sverige. Den här rapporten redovisar analyserna och förslagen och utgör redovisningen av uppdraget.

Nätet i Sverige består av två nivåer, stomnätet och det övergripande nätet. Den mellanliggande nivån, det utvidgade stomnätet, förekommer inte i Sverige. I den nya förordningen som beslutades 2024 har det tillkommit en del nya krav för infrastrukturen i näten. Vissa krav som fanns i den förra TEN-T-förordningen från 2013 har höjts och förtydligats.

Trafikverket har genom uppdraget systematiskt analyserat kraven i den nya TEN-T-förordningen. Det har gjorts genom att identifiera och tolka de angivna kraven och tydliggöra vad tillämpningsområdet i Sverige är för respektive krav. Därefter har gapanalyser genomförts och om det konstaterats att gap finns idag eller bedöms komma att finnas vid målåret för kraven föreslås åtgärder som kan övervägas.

Resultaten av analyserna visar att Sverige för vissa områden redan idag uppfyller kraven i förordningen. För andra områden föreligger idag ett visst gap men bedömningen är kraven uppfylls vid målår med nuvarande inriktning för planeringen. Det gäller exempelvis för införandet av system för vägning i rörelse av tunga fordon i vägsystemet och för utvecklingen av rastplatser längs de större vägarna.

I några fall föreslår Trafikverket att regeringen överväger att ansöka om undantag enligt förordningens bestämmelser (exempelvis för att färdigställa ERTMS på stomnätet till 2030, vilket inte är tidsmässigt möjligt även om det skulle kunna finansieras). I andra fall kommer sannolikt en del av objekten som föreslås i den kommande nationella planen bidra till att vissa krav uppfylls, exempelvis för att öka möjligheterna att framföra 740 meter långa godståg. Här föreslår Trafikverket att regeringen avvaktar Trafikverkets kommande förslag i nationell plan. När regeringen fattat beslut om planen finns det underlag för att bedöma när och i

---

<sup>1</sup> [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna \(EU\) 2021/1153 och \(EU\) nr 913/2010 och om upphävande av förordning \(EU\) nr 1315/2013.](#)

vilken utsträckning kraven kan uppfyllas. Trafikverket pekar också på att det kan krävas politiskt ställningstagande om Sveriges långsiktiga ambitionsnivå för några av kraven. Det gäller exempelvis kravet om hastighet 160 km/h för persontåg vilket så småningom ger underlag till ställningstaganden från regeringen om undantag ska sökas. Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstaganden.

Ökad intermodal integrering och multimodala godsterminaler har fått ett ökat utrymme i den nya förordningen. Medlemsstaterna ska senast den 19 juli 2027 genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler. Trafikverket föreslår att analys och förslag till åtgärder för terminalerna tas fram inom ramen för den kommande marknads- och framtidsanalysen.

Med den nya förordningen följer utpekande av 18 urbana knutpunkter i Sverige och kraven på dessa. Ett krav handlar om att knutpunkter ska ta fram en plan för hållbar mobilitet i städer (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP). Trafikverkets bedömning är att de urbana knutpunkterna kommer att uppfylla förordningens krav om att ta fram SUMP till mållåret 2027.

Som stöd i arbetet med SUMP föreslår Trafikverket att även fortsättningsvis vara nationell kontaktpunkt för planer för hållbar mobilitet i städer och även ansvara för nationellt program för planer för hållbar mobilitet i städer.

För närvarande pågår ett arbete inom EU att ta fram indikatorer för de urbana knutpunkterna. Trafikverket föreslår att man avvaktar detta arbete innan vidare beslut tas. Förordningens krav på multimodala knutpunkter för persontrafik bedöms uppfyllas då alla urbana knutpunkter har minst ett resecentrum. Förordningen ställer även krav på multimodala godsterminaler i de urbana knutpunkterna. Trafikverkets preliminära slutsats är att Sverige uppfyller kravet men att detta bör utredas i den marknads- och framtidsanalys för multimodala godsterminaler som ska genomföras enligt förordningen.

Sammanfattningsvis kan konstateras att TEN-T-förordningens med sina krav sträcker sig över en stor del av transportområdet och därmed Trafikverkets och andra infrastrukturförvaltares ansvarsområden. En sammanfattande översikt av Trafikverkets bedömningar redovisas i **bilaga 4**. Man bör notera att det är en förenklad översikt, för att se hela analysen hänvisas till respektive avsnitt i rapporten. Förordningen har också en utsträckt tidshorisont och som stöd sammanfattas nedan de målår som tillämpas i kraven.



## *Förenklad översikt för målår*

2025:

19 juli

- Kommissionen ska anta en genomförandeakt om indikatorer för Urbana knutpunkter.
- Kommissionen ska inrätta ett internetgränssnitt för att lämna in planerna för hållbar mobilitet i städer samt indikatorer.
- Medlemsstaterna ska utse en nationell kontaktpunkt för planer för hållbar mobilitet i städer.
- Medlemsstaterna ska inrätta ett nationellt program för planer för hållbar mobilitet i städer.

2027:

19 juli

- Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilka järnvägslinjer i Sverige som berörs av kraven för axellast, långa godståg och lastprofil.
- Medlemsstaterna genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler.

31 december

- Antagande och övervakning av en plan för hållbar mobilitet i städer (SUMP) för varje urban knutpunkt.

2028:

19 juli

- Eventuell handlingsplan för utbyggnad av ett nät av multimodala godsterminaler ska översändas till kommissionen.
- Ev förteckning över järnvägs-/vägterminaler och terminaler utmed inre vattenvägar som Medlemsstaten föreslår ska läggas till i förordningen.

2029

18 juli

- Kommissionen får göra en översyn av vilka inlandshamnar, kusthamnar, flygplatser, järnvägs-/vägterminaler, terminaler utmed inre vattenvägar samt urbana knutpunkter som uppnår definierade tröskelvärden och som kan ingå eller utgå ur bilaga I och II. (Artikel 58).

2030

- Infrastrukturkrav för stomnätet.

2033

- Kommissionen ska göra en översyn av genomförandet och utvärdera behov av ändringar av förordningen (Artikel 63).

2040

- Vissa nya eller skärpta krav på stomnätet.

2050

- Infrastrukturkrav för övergripande nätet.

# 1 Inledning

Regeringen gav i oktober 2024 Trafikverket i uppdrag att analysera de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I uppdraget ingår att översiktligt analysera den reviderade förordningens krav, och i den mån det är påkallat, lämna förslag på kompletterande åtgärder för att Sverige ska kunna leva upp till de nya kraven. Trafikverket ska också, efter samråd med de kommuner som har utpekats som urbana knutpunkter, lämna förslag på hur kraven om urbana knutpunkter kan uppfyllas i Sverige. Den här rapporten redovisar analyserna och förslagen och utgör redovisningen av uppdraget.

Nätet i Sverige består av två nivåer, stomnätet och det övergripande nätet. Den mellanliggande nivån, det utvidgade stomnätet, förekommer inte i Sverige. I den nya förordningen som beslutades 2024 har det tillkommit en del nya krav för infrastrukturen i näten. Vissa krav som fanns i den förra TEN-T-förordningen från 2013 har höjts och förtydligats.

## 1.1 Bakgrund

EU:s politik för det transeuropeiska transportnätet, TEN-T-politiken, grundar sig på förordning (EU) 2024/1679 som trädde i kraft 18 juli 2024. TEN-T-politiken är ett viktigt instrument för att planera och utveckla en sammanhängande, effektiv, multimodal och högkvalitativ transportinfrastruktur i hela EU. Målen i förordningen ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen. Förordningen definierar TEN-T-nätet och fastställer kraven för infrastrukturen för att säkerställa en enhetlig kvalitet i hela EU. Nätet i Sverige består av två nivåer, stomnätet och det övergripande nätet. Den mellanliggande nivån, det utvidgade stomnätet, förekommer inte i Sverige.

Den förra TEN-T-förordningen trädde i kraft 2013, stommen och strukturen kvarstår i den nya förordningen. Revideringen av förordningen har pågått formellt sedan kommissionens förslag 14 december 2021. Nästa revidering kan ske senast 2033 och någon gång före 18 juli 2029 får kommissionen göra en översyn av bilagorna med inlandshamnar, kusthamnar, flygplatser, järnvägs-/vägterminaler, terminaler utmed inre vattenvägar samt urbana knutpunkter med beaktande av uppnådda tröskelvärden.

## **1.2 TEN-T-näten**

Förordningen anger i artikel 2 att infrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet består av infrastruktur för:

- järnvägstransporter,
- transporter på inre vattenvägar,
- sjötransporter,
- vägtransporter,
- lufttransporter och
- multimodala transporter,
- även i urbana knutpunkter,

Förordningens bilaga I och II och bilaga 12.2 i denna rapport visar förordningens kartor avseende Sverige där näten pekas ut.

Förordningens bilaga II innehåller en förteckning över knutpunkter i TEN-T-nätet. Tabell 1.1 nedan sammanfattar de svenska knutpunkterna. Namn med fet stil tillhör stomnätet.

**Tabell 1.1 Knutpunkter i den svenska delen av TEN-T-näten. Namn i fet stil tillhör stomnätet.**

Urban knutpunkt	Flygplats	Kusthamn	Inlands- hamn	Järnvägs- /vägterminal
Borås	Ängelholm	Gävle	<b>Göteborg</b>	Älmhult
Eskilstuna	Arvidsjaur	<b>Göteborg</b>	Köping	Gävle
Gävle	Gällivare	Grisslehamn	Södertälje	<b>Göteborg</b>
Göteborg	<b>Göteborg Landvetter</b>	Halmstad	<b>Stockholm</b>	Jönköping
Halmstad	Hagfors	Helsingborg	Västerås	Luleå
Helsingborg	Hemavan	Kapellskär		<b>Malmö</b>
Jönköping	Jönköping	Karlshamn		Örebro <b>Hallsberg</b>
Linköping	Kalmar	Karlskrona		Sigtuna Rosersberg
Lund	Kiruna	Köping		<b>Stockholm</b>
Malmö	Luleå	<b>Luleå</b>		Sundsvall
Norrköping	Lycksele	<b>Malmö</b>		<b>Trelleborg</b>
Örebro	<b>Malmö</b>	Norrköping		Umeå
Södertälje	Mora	Oskarshamn		
Stockholm	Nyköping	Oxelösund		
Sundsvall	Örebro	Piteå		
Umeå	Östersund	Stenungsund		
Uppsala	Pajala	<b>Stockholm</b>		
Västerås	Ronneby	Stockholm - Nynäshamn		
	Skellefteå	Strömstad		
	<b>Stockholm Arlanda</b>	Sundsvall		
	Stockholm	<b>Trelleborg</b>		
	Sundsvall	Umeå		
	Sveg	Varberg		
	Umeå	Västerås		
	Vilhelmina	Visby		
	Visby	Ystad		

### **1.3 Möjlighet till undantag**

Förordningen ger för flera av kraven möjlighet till undantag i särskilda skrivningar. Dessa ser lite olika ut för de olika kraven men gemensamt är att medlemsstaten måste ansöka om undantag, det ska vara vederbörligen motiverat och på grundval av vissa specificerade alternativa skäl.

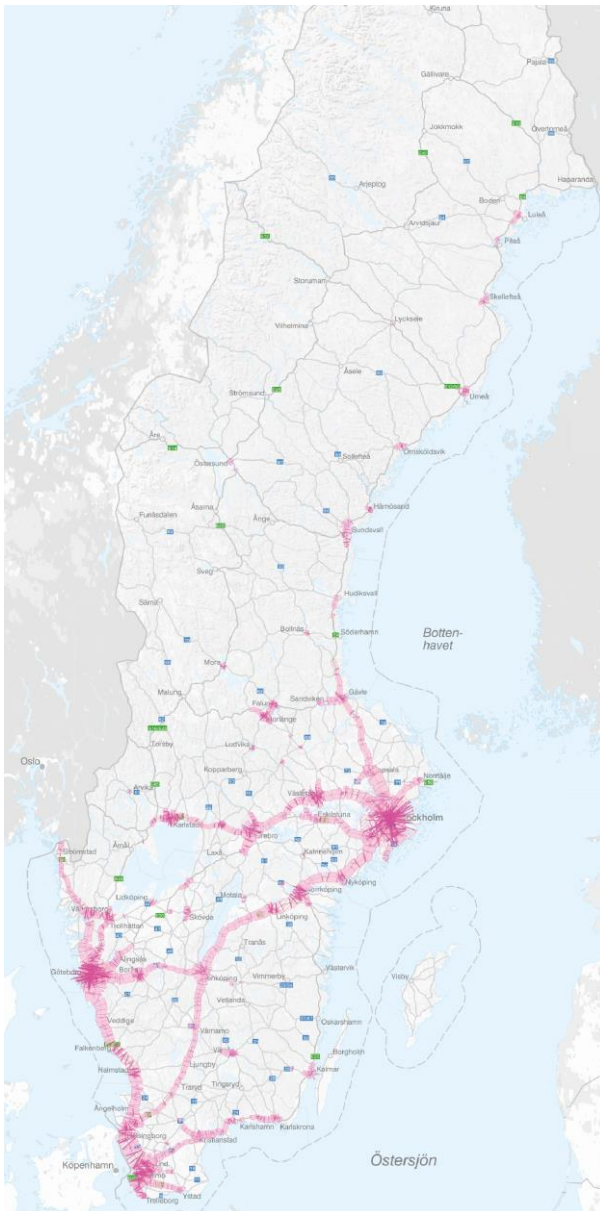
Ansökan om undantag ska när det gäller gränsöverskridande sträckor i vissa fall samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från de berörda angränsande medlemsstaterna.

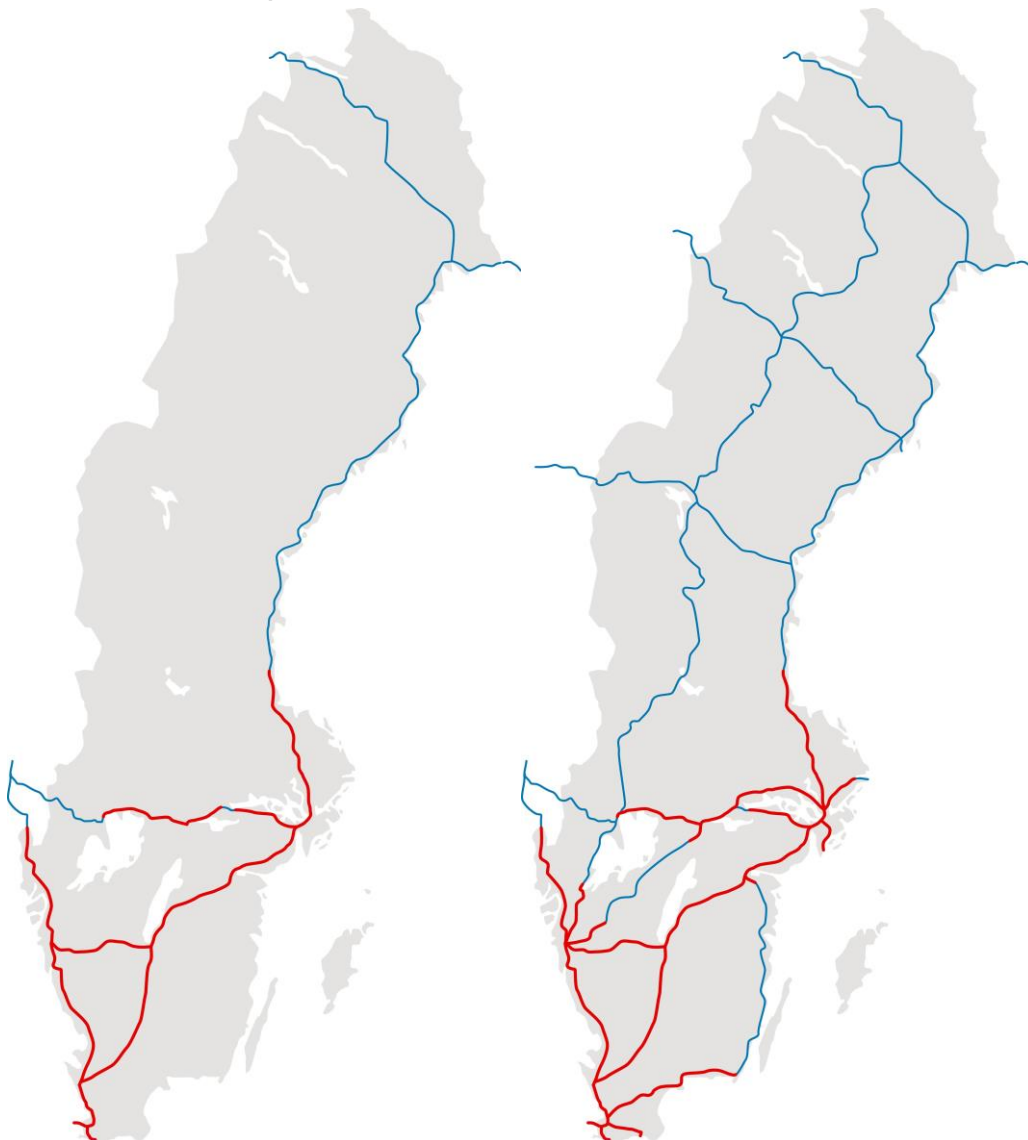
För vägar är några av skälen för undantag kopplade till trafikflöde, där en gräns på 10 000 fordon anges.

I figur 1.1 och 1.2 nedan framgår de delar av vägnätet som har en årsdygnstrafik högre än 10 000 fordon. Trafikflöden lägre än 10 000 fordon per dygn har alltså enligt Trafikverkets bedömning för stornätet västligaste delen av E18, en kort sträcka på E20, E4 från 4 mil norr om Gävle (avfart till väg 88) och norrut samt E10. För övergripande nätet är det E22 från Karlskrona till Linköping, E45 från Vänersborg och norrut samt E20 från Vårgårda till Hallsberg.

Figur 1.1 Vägar med vägförbrukning  $\geq 10\,000$  fordon per dygn (källa: NVDB)



**Figur 1.2 Längre vägsträckor med vägflöde  $\geq 10\,000$  fordon per dygn  
rödmarkerade stornät till vänster övergripande nät till höger (källa:  
bearbetat ur NVDB)**



## **1.4 Avgränsningar**

I huvudsak är det endast skrivningar som betecknas som ”krav” som analyserats i regeringsuppdraget. Lydelsen är ”medlemsstaterna ska säkerställa...” avseende de analyserade kraven. Punkter som betecknas som ”prioriteringar” eller skrivningar såsom ”medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt” (all possible efforts) har med några undantag inte analyserats.

Analyserna utgår huvudsakligen från gällande Nationell transportplan 2022–33 och att objekten där färdigställs. I vissa fall redovisas gapanalysen mot nuläget och i de

fallen saknar det betydelse för slutsatserna.

Detaljerat underlag avseende ERTMS har lämnats av Trafikverket i andra sammanhang och i denna rapport ingår endast en övergripande beskrivning.

I TEN-T-förordningen finns flera hänvisningar till förordning (EU) 2023/1804 (AFIR)<sup>2</sup>. I de fall hänvisningen anger att medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut i enlighet med förordning (EU) 2023/1804 betraktar vi det som en dubbelreglering och det behandlas därför inte i denna rapport. Ansvar för bland annat tillsyn i fråga om kraven i AFIR regleras i lag och förordning om infrastruktur för alternativa drivmedel (SFS 2024:960 respektive SFS 2024:460). Energimyndigheten har fått i uppdrag att bistå regeringen med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.

## **1.5 Läsanvisning**

Rapportens struktur följer förordningens struktur med ett avsnitt för varje trafikslag.

I enlighet med uppdraget är det huvudsak endast riktlinjer som betecknas som ”krav” som analyseras i rapporten. Därmed behandlas inte punkter som betecknas som ”prioriteringar” eller skrivningar såsom ”ska göra allt som står i deras makt” (all possible efforts), med några undantag.

Analysen redovisar först en tolkning av kravet, var kravet det gäller och till vilken tidpunkt.

Därefter görs en gapanalys. I de fall Trafikverket i gapanalysen bedömer att kraven uppfylls ramas slutsatsen in och nästa rubrik ”Förslag åtgärd” utgår.

I annat fall redovisas förslag till åtgärd med huvudslutsats inramad.

I de fall samråd har skett redovisas det under särskild rubrik för varje krav.

---

<sup>2</sup> [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU](#)



## 2 Järnvägar

Förordningens avsnitt om transportinfrastruktur för järnvägar inleds med artikel 14 om vilka infrastrukturkomponenter som ingår i TEN-T-nätet. Detta innebär inga krav i sig men har betydelse för bestämmelserna om stödberättigande åtgärder i CEF-förordningen.

Artikel 15.1 handlar om att medlemsstaterna ska säkerställa att TEN-T-näten uppfyller kraven i TSD-direktivet (EU) 2016/797 och kraven i TSD-förordningarna. Kraven saknar mållår. Direktivet har implementerats i svensk lag och förordningarna tillämpas i enlighet med reglerna i direktivet/förordningarna själva. Det innebär att reglerna (med enstaka undantag) endast tillämpas vid nybyggnation, ombyggnad och modernisering. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport.

Artikel 15, 16 och 18 innehåller krav på infrastrukturen vilka beskrivs i avsnitten nedan. Artikel 17 handlar om krav om spårvidd enligt europeisk standard vilka uppfylls i Sverige. Artikel 19 innehåller operativa prioriteringar som inte är uttryckta som krav och dessa behandlas därför inte i denna rapport.

Artikel 20 innehåller ytterligare prioriteringar för utbyggnad av järnvägsinfrastruktur vilket inte utgör krav men kan ha betydelse vid utlysningar av CEF-medel.

Kravbilderna för järnvägsinfrastruktur är den mest komplexa i förordningen. Tillämpningsområdena för övergripande nät, stamnät samt anslutningar regleras i olika punkter och på olika sätt för de olika kraven. När det gäller anslutningar till terminaler kommer den marknads- och framtidsanalys avseende multimodala godsterminaler som ska genomföras senast 2027 (se avsnitt 7.1) utgöra ett bra underlag för kommande överväganden.

I artikel 15.3 finns också ett krav att medlemsstaten senast den 19 juli 2027 ska underrätta kommissionen om tillämpningsområdet för kraven om axellast och tåglängd. I avsnitten nedan visas detta med kartor för respektive krav.

För att kunna göra analyser av TEN-T-förordningens har Trafikverket utgått från att objekten i nationell plan 2022–33 färdigställs. Analyserna inkluderar således effekter av Norrbotniabanan och Ostlänken eftersom det är de sträckorna som utgör TEN-T-nätet.

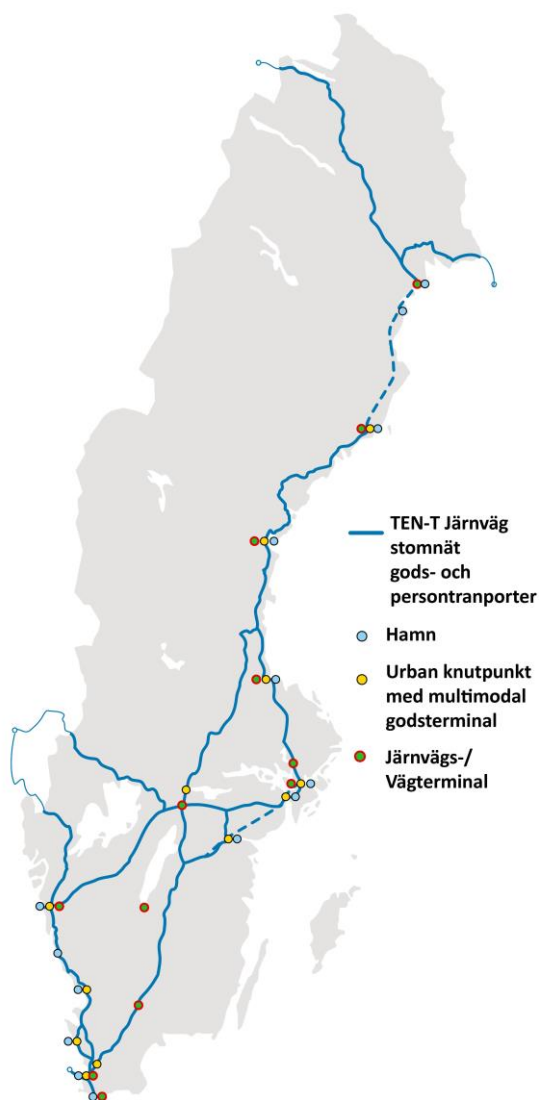
## 2.1 Elektrifiering

Artikel 15.2 a och hänvisningar till den anger krav på elektrifiering av övergripande nät och anslutningar till 2050 samt stomnät och anslutningar till 2030.

Anslutningarna som avses definieras i artikel 14.1 d och inkluderar järnvägsanslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar.

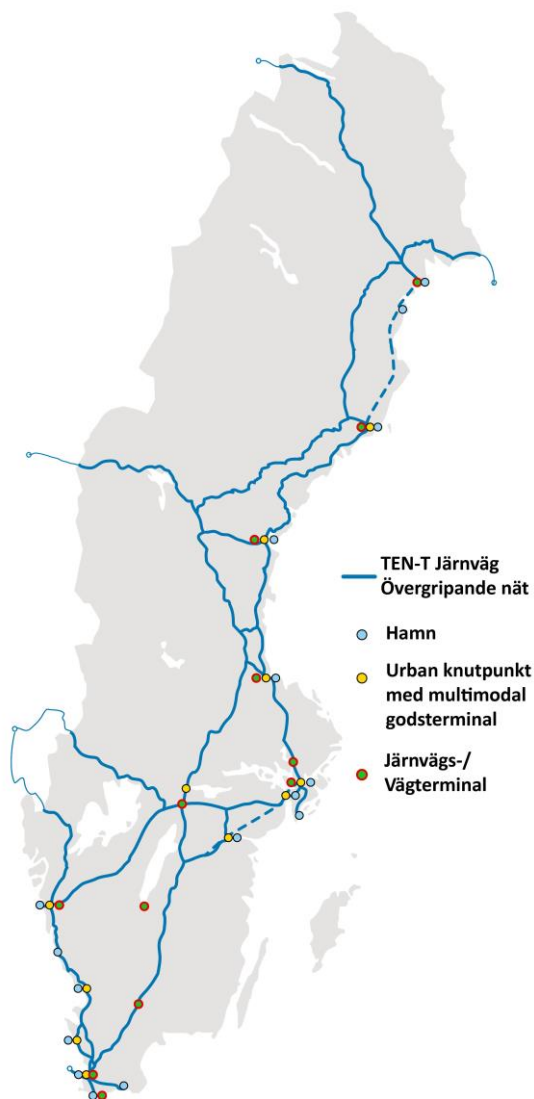
I figur 2.1 nedan framgår det järnvägsnät som bedöms innefattas i krav på elektrifiering till 2030. Här ingår stomnät för gods- och persontrafik samt anslutningar enligt artiklarna 16.6 a och b samt 16.9.

**Figur 2.1 Järnvägsnät som ska vara elektrifierat 2030. Kravet inkluderar anslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar som ligger längs stomnätet för gods.**



I figur 2.2 nedan framgår det järnvägsnät som bedöms innefattas i krav på elektrifiering till 2050. Här ingår hela TEN-T-nätet samt anslutningar enligt artiklarna 15.2 a samt 15.4.

**Figur 2.2 Järnvägsnät som ska vara elektrifierat 2050. Kravet inkluderar anslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar som ligger längs TEN-T-nätet.**



### 2.1.1 Gapanalys

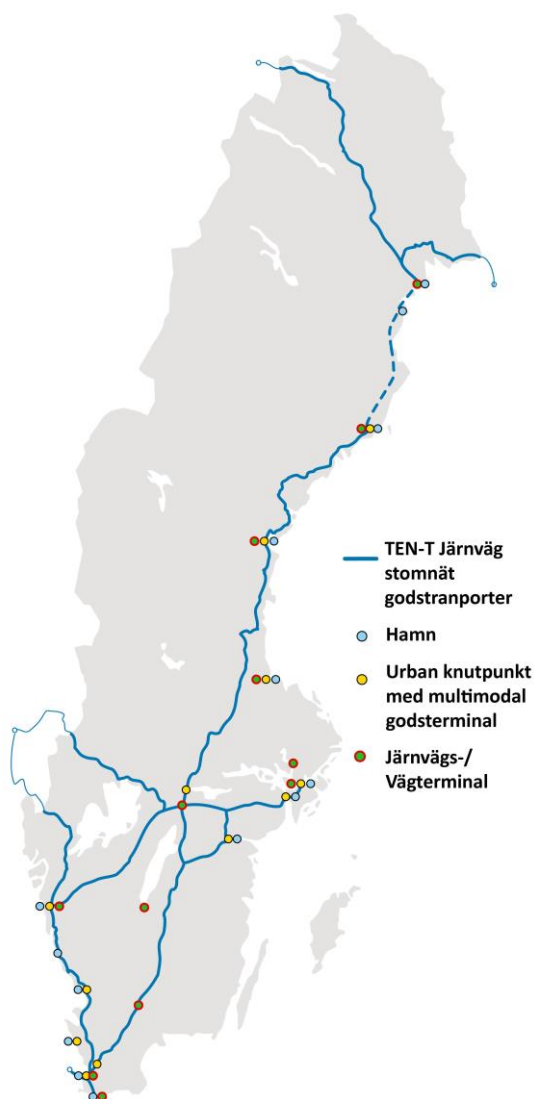
Trafikverkets bedömning är att Sverige redan idag uppfyller kraven om elektrifiering av stamnät, övergripande nät och anslutningar.

## 2.2 Axellast 22,5

Artikel 15.2 b och hänvisningar till den anger krav på infrastrukturen avseende möjlighet att kunna köra tåg med en axellast på minst 22,5 ton utan särskilt tillstånd för övergripande nät och anslutningar till 2050 samt stomnät för gods och anslutningar till 2030. Anslutningarna som avses definieras i artikel 14.1 d och inkluderar järnvägsanslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar.

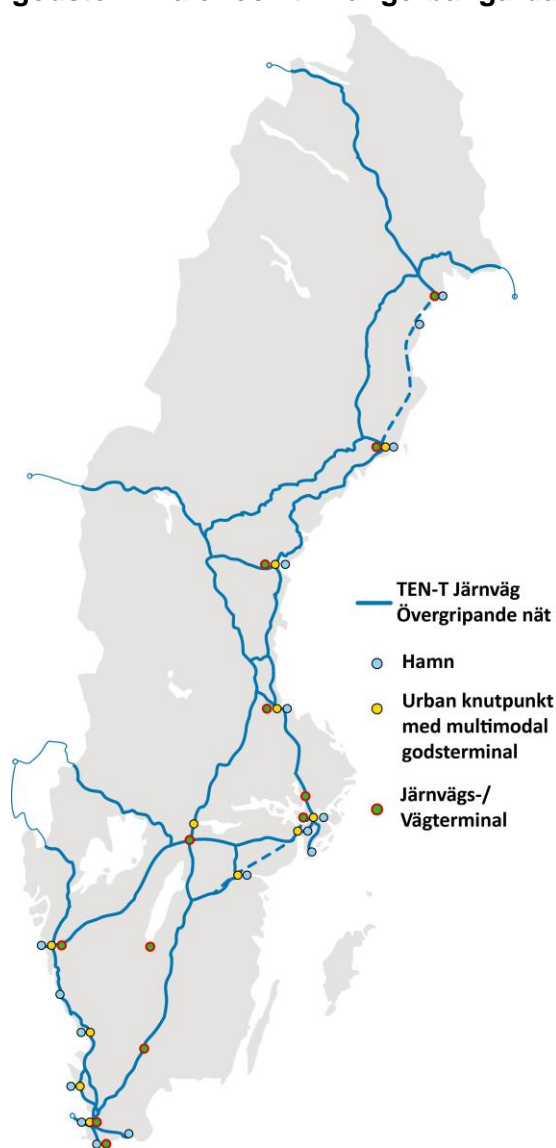
I figur 2.3 nedan framgår det järnvägsnät som Trafikverket bedömer innefattas i krav på axellast minst 22,5 ton till 2030. Här ingår stomnät för gods samt anslutningar enligt artiklarna 16.6 a samt 16.9.

**Figur 2.3 Järnvägsnät där en axellast på minst 22,5 ton ska vara möjligt år 2030. Kravet inkluderar anslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar som ligger längs stomnätet för gods.**



I figur 2.4 nedan framgår det järnvägsnät som bedöms innefattas i krav på axellast minst 22,5 ton till 2050. Här ingår hela TEN-T-nätet samt anslutningar enligt artiklarna 15.2 b samt 15.4. I artikel 15.3 anges att kravet endast gäller de linjer av övergripande nätet som uppfyller något av angivna villkor. Trafikverkets bedömning är att kravet ska gälla *samtliga* linjer i det övergripande nätet<sup>3</sup>. Bedömningen har ingen betydelse eftersom hela det övergripande nätet redan i nuläget uppfyller kraven på 22,5 ton.

**Figur 2.4 Järnvägsnät där en axellast på minst 22,5 ton ska vara möjligt år 2050. Kravet inkluderar anslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar som ligger längs TEN-T-nätet.**



<sup>3</sup> Artikel 15.3 anger "Medlemsstaterna ska senast den 19 juli 2027 underrätta kommissionen om de berörda linjerna. För gränsöverskridande sträckor ska en sådan underrättelse göras i samförstånd med övriga berörda medlemsstater." Artikel 15.3 a) Ystadbanan b) Mittbanan och södra delen av Ostkustbanan, c) Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland. För Mittbanan bedömer vi att omdirigeringen i förekommande fall sker via Norge.

### **2.2.1 Gapanalys**

Trafikverkets bedömning är att Sverige redan idag uppfyller kraven om axellast 22,5 ton på såväl stornät gods, övergripande nät samt anslutningar.

### **2.2.2 Förslag åtgärd**

Trafikverket föreslår att regeringen, i enlighet med förordningens artikel 15.3, senast den 19 juli 2027 underrättar kommissionen att kraven om axellast på järnväg ska tillämpas på hela det övergripande nätet i Sverige.
---

## **2.3 Tåglängd 740 meter**

Artikel 15.2 c och 16.2 b samt hänvisningar till dessa anger krav på infrastrukturen avseende möjlighet att, utan särskilt tillstånd, kunna trafikera med 740 meter långa godståg på övergripande nät med dubbelspår och anslutningar till 2050 samt stomnät för gods och anslutningar till 2030. Anslutningarna som avses definieras i artikel 14.1 d och inkluderar järnvägsanslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar. Kravet gäller inte nätet i Finland enligt artikel 15.6 och 16.10 eftersom det definieras som ”isolerat nät” enligt artikel 3.7.

Kravet innebär att det 2030 ska finnas möjlighet till **24 tåglägen** (12 per riktning) för 740 meter långa godståg jämt fördelat över dygnet på storstadstriangeln samt sträckan Frövi-Mjölby och Göteborg-Öxnered (givet dagens omfattning av dubbelspår). På övriga stomnätet med enkelspår ska det finnas möjlighet till **16 tåglägen** (8 per riktning) jämt fördelat över dygnet.

Kravet innebär att det 2050 ska finnas möjlighet till **48 tåglägen** (24 per riktning) för 740 meter långa godståg per dygn på storstadstriangeln, samt på sträckan Frövi-Mjölby, Göteborg-Öxnered och Stockholm-Gävle (givet dagens omfattning av dubbelspår).

Förordningen anger att kraven om möjlig tåglängd gäller ”om ett järnvägsföretag begär detta”. Värt att notera är att den tidigare förordningen inte specificerade hur *många* godståg som kravet innefattar, lydelsen på kravet var ”möjlighet till trafik med tåg som har en längd på 740 m”. De nya kraven innebär således en väsentlig skärpning. Trafikverkets förslag i tidigare planer för att uppfylla det tidigare kravet innebar att 3 till 6 långa godståg per riktning och dygn bedömde kunna framföras på stomnätet.

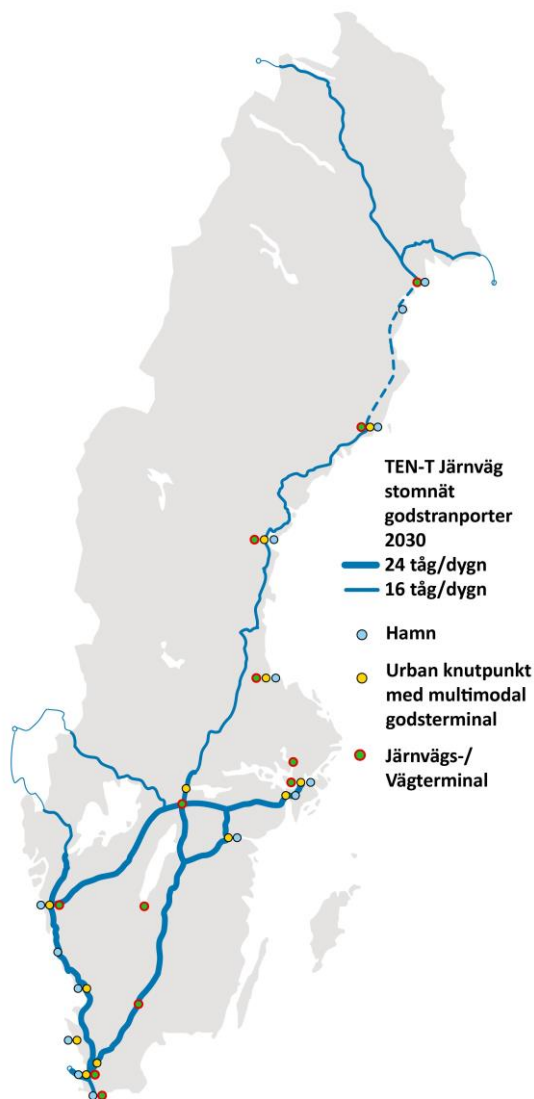
### *Stomnät 2030*

I figur 2.5 nedan framgår det järnvägsnät som bedöms omfattas av krav om 740 meter långa tåg till 2030. Här ingår stomnät för gods samt anslutningar enligt artiklarna 16.6 a samt 16.9. Även anslutningar till rangerbangårdar ska kunna trafikeras med långa tåg.

Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag. För kravet om möjlighet att framföra långa tåg på stomnätet beskrivs detta i artikel 16.11. Där anges att undantag kan medges på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Ansökan om undantag ska när det gäller

gränsöverskridande sträckor samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan.

**Figur 2.5 Järnvägsnät som ska medge 740 meter långa tåg 2030. Kravet inkluderar anslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar som ligger längs nätet.**





### *Övergripande nät 2050*

I figur 2.6 nedan framgår det järnvägsnät som bedöms omfattas av krav om 740 meter långa tåg till 2050. Här ingår övergripande nät med dubbelspår, stomnät med enkelspår samt anslutningar enligt artiklarna 15.2, 15.3 och 15.4. Även anslutningar till rangerbangårdar ska kunna trafikeras med långa tåg.

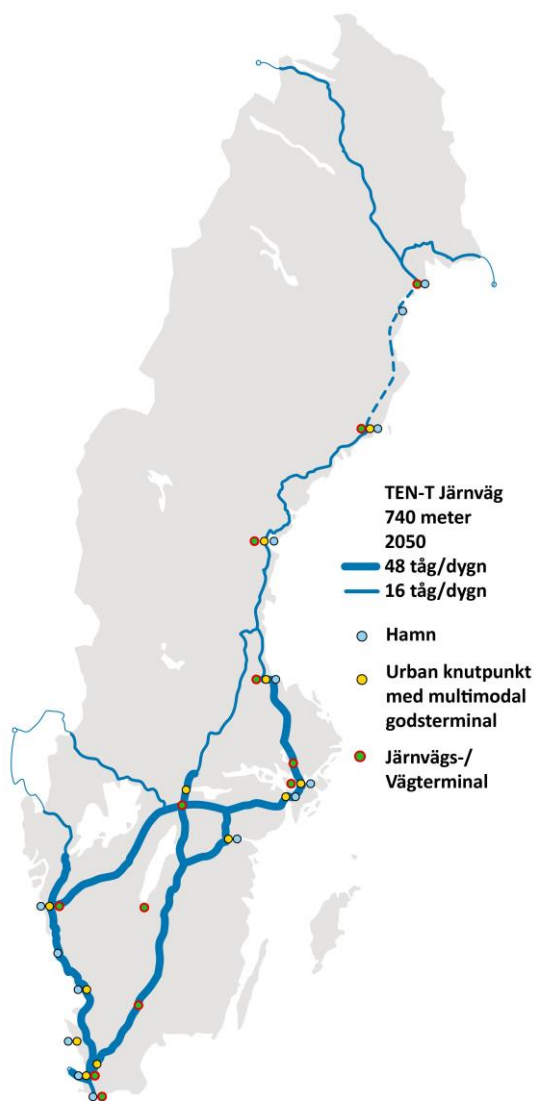
I artikel 15.3 anges att kravet endast gäller de linjer av det övergripande nätet som uppfyller något av angivna villkor. Trafikverkets bedömning är att kravet gäller *samtliga* linjer i det övergripande nätet<sup>4</sup>. Bedömningen har dock begränsad betydelse eftersom kravet endast omfattar banor med dubbelspår, det vill säga det är endast sträckan Stockholm-Gävle som tillkommer. Antalet godståg i basprognosen på denna sträcka 2045 är bedömd till 16 tåg i båda riktningar per dygn.

Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag. För kravet om möjlighet att framföra långa tåg på det övergripande nätet beskrivs detta i artikel 15.7. Möjligheten till undantag har samma formulering som för stomnätet, artikel 16.11.

---

<sup>4</sup> Artikel 15.3 anger "Medlemsstaterna ska senast den 19 juli 2027 underrätta kommissionen om de berörda linjerna. För gränsöverskridande sträckor ska en sådan underrättelse göras i samförstånd med övriga berörda medlemsstater." Artikel 15.3 a) Ystadbanan b) Mittbanan och södra delen av Ostkustbanan, c) Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland. För Mittbanan bedömer vi att omledningen i förekommande fall sker via Norge.

**Figur 2.6 Järnvägsnät som ska medge 740 meter långa tåg 2050. Kravet inkluderar anslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar som ligger längs nätet.**



### 2.3.1 Gapanalys

Förordningen anger att kraven om möjlighet till 740 meter långa tåg för år 2030 och 2050 gäller om ”om ett järnvägsföretag begär detta”. Det innebär att gapanalysen i denna rapport innefattar viss osäkerhet.

#### *Stomnät 2030*

Figur 2.7 nedan visar de sträckor som inte klarar kraven för långa tåg på stomnätet för godstrafik till 2030, givet antagandet att endast objekten i nationell plan 2022–33 är genomförda. Trafikverket gör bedömningen att samtliga mötesstationer/förbigångsspår behöver möjliggöra 740 meter långa tåg på sträckor där kapacitetsutnyttjandet över dygnet är över 80%. På sträckor med lägre kapacitetsutnyttjande är bedömningen att det räcker om varannan mötesstation/förbigångsspår möjliggör 740 meter långa godståg. Givet detta är Trafikverkets bedömning att Sverige, med antagandet att åtgärder i nationell plan 2022–33 är genomförda, uppfyller kraven om 740 meter långa tåg på delar av stomnätet, mer specifikt sträckorna Hallsberg–Göteborg, Hallsberg–Malmö, Luleå–Riksgränsen (NO), Botniabanan samt Umeå–Luleå.

Kraven inkluderar anslutningar till hamn, multimodal godsterminal i urban knutpunkt samt järnvägs-/vägterminal som ligger längs nätet se figur 2.5 ovan. Dessa anslutningar trafikeras var och en av ett relativt begränsat antal godståg, och de bedöms därför uppfylla kraven. Den högst belastade anslutningen är hamnbanan till Göteborgs hamn som till större delen redan byggts ut till dubbelspår och därför bedöms även den klara kraven. Möjligheten att hantera långa godståg *inne* i multimodal godsterminal (det vill säga hamnar, multimodala godsterminaler i urban knutpunkt samt järnvägs-/vägterminaler) hanteras under kraven i förordningens artikel 38 om multimodala godsterminaler, se kapitel 7.5.

**Figur 2.7 TEN-T stomnät för godstrafik med rödmarkerade sträckor som bedöms ej uppfylla kraven för 740 meter långa godståg 2030 med antagande att objekten i nationell plan 2022–33 genomförs.**

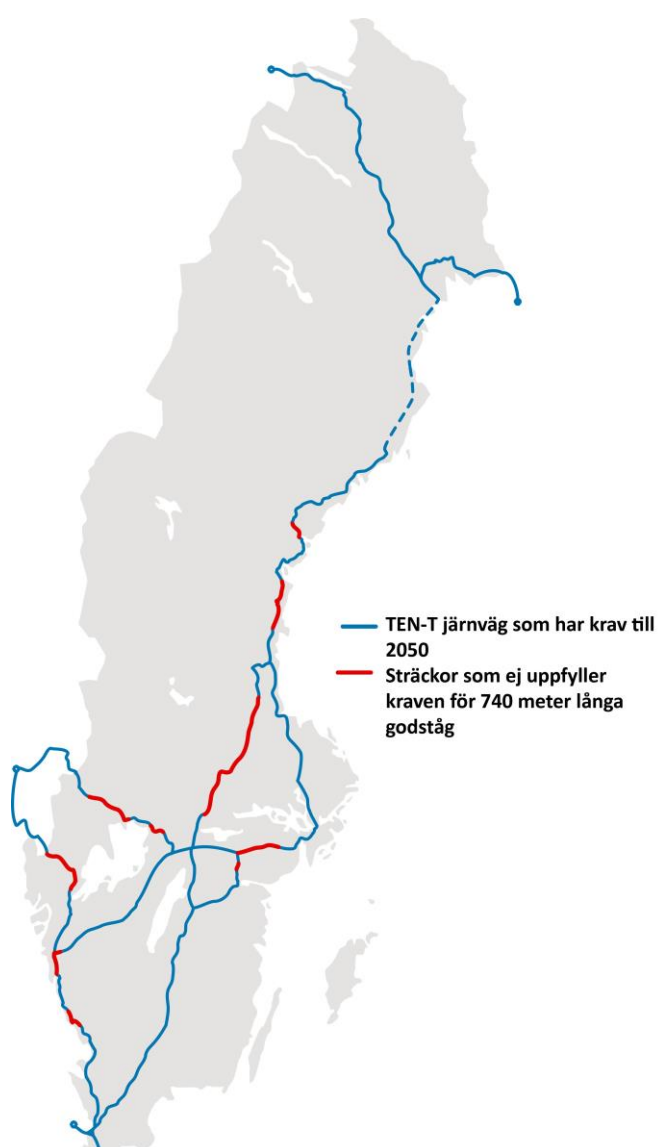


### *Övergripande nät 2050*

Figur 2.8 nedan visar de sträckor som enligt Trafikverkets bedömning inte klarar kraven för långa tåg på TEN-T nätet till 2050 givet antagandet att endast objekten i nationell plan 2022–33 är genomförda. Trafikverket gör bedömningen att samtliga mötesstationer/förbigångsspår behöver möjliggöra 740 meter långa tåg på sträckor där kapacitetsutnyttjandet över dygnet är över 80%. På sträckor med lägre kapacitetsutnyttjande antas att det räcker om varannan mötesstation/förbigångsspår möjliggör 740 meter långa godståg.

Till år 2050 höjs kraven till **48 tåg**lägen för långa godståg per dygn (24 per riktning) på storstadstriangeln, samt på sträckan Frövi-Mjölby, Göteborg-Öxnered och Stockholm-Gävle (givet dagens omfattning av dubbelspår). Trafikverkets bedömning är att Sverige efter att åtgärder i beslutad nationell plan är genomförda även i detta läge endast uppfyller kraven om 740 meter långa tåg på delar av stomnätet, mer specifikt sträckorna Hallsberg-Göteborg, Hallsberg-Malmö, Stockholm-Gävle, Luleå-Riksgränsen (NO), Botniabanan samt Umeå-Luleå.

**Figur 2.8 TEN-T-nät med rödmarkerade sträckor som ej bedöms uppfylla kraven för 740 meter långa godståg 2050 med antagande att objekten i nationell plan 2022-33 genomförs.**



## 2.3.2 Förslag åtgärd

Den nya förordningen innebär en höjd och förtydligad ambitionsnivå jämfört med tidigare krav. Det befintliga objektet för långa, tunga och stora tåg (LTS) som togs med i nationell plan 2018 är därför inte tillräckligt för att möta kravbild, och behöver ses över.

Trafikverket gör, som en del i arbetet med den kommande nationella transportplanen 2026 - 2037, ett arbete med att analysera effekter av åtgärder som påverkar möjligheten att framföra 750 meter<sup>5</sup> långa godståg på prioriterade delar av det svenska järnvägsnätet. Resultatet av arbetet är ett kompletterande åtgärds paket för TEN-T stamnät gods innehållande ett flertal nya eller förlängda mötesstationer och förbigångsspår. I åtgärds paketet ingår såväl namngivna objekt som specificerade trimningsåtgärder. Bedömningen är att detta åtgärds paket efter genomförande skapar möjligheter att framföra 740 meter långa godståg på TEN-T-nätet i den omfattning vi bedömer vara rimlig för att uppfylla förordningens krav. Åtgärden är robust samhällsekonomiskt lönsam och åtgärdena bedöms kunna vara genomförda inom 10 år från att ett beslut om genomförande fattats.

Utöver detta finns också ett åtgärds paket för att möjliggöra 750 meter långa godståg i stråket Skånebol–Kil–Storvik. Det tillhör ej TEN-T men bidrar till att avlasta de stora TEN-T-stråken Västra stambanan och Värmlandsbanan och möjliggör redundanta färdvägar. Även denna åtgärd är robust samhällsekonomiskt lönsam. Nu gällande plan innehåller större objekt som även de bidrar positivt till möjligheten att framföra långa tåg, exempelvis att enkelspår byggs ut till dubbelspår. I de fall en mötesstation som föreslås förlängas överlappar ett sådant objekt som kommer till stånd behöver självklart mötesstationen inte förlängas.

Trafikverket bedömer att den marknads- och framtidsanalys avseende multimodala godsterminaler som ska genomföras senast 2027 (se avsnitt 7.1) kommer utgöra ett bra underlag för kommande övervägande avseende behoven på anslutningar till terminaler.

Trafikverket föreslår att regeringen inför målåret 2030 överväger att ansöka om undantag för kraven om möjlighet till 740 meter långa tåg för de sträckor som enligt figur 2.7 inte klarar det.

Avseende senare möjligheter att framföra 740 meter långa tåg föreslår Trafikverket att regeringen avvaktar Trafikverkets kommande förslag i nationell plan. När regeringen fattat beslut om planen finns det underlag för att bedöma när och i vilken utsträckning möjligheter till trafik med långa tåg på TEN-T-näten kan komma att realiseras. Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstagande.

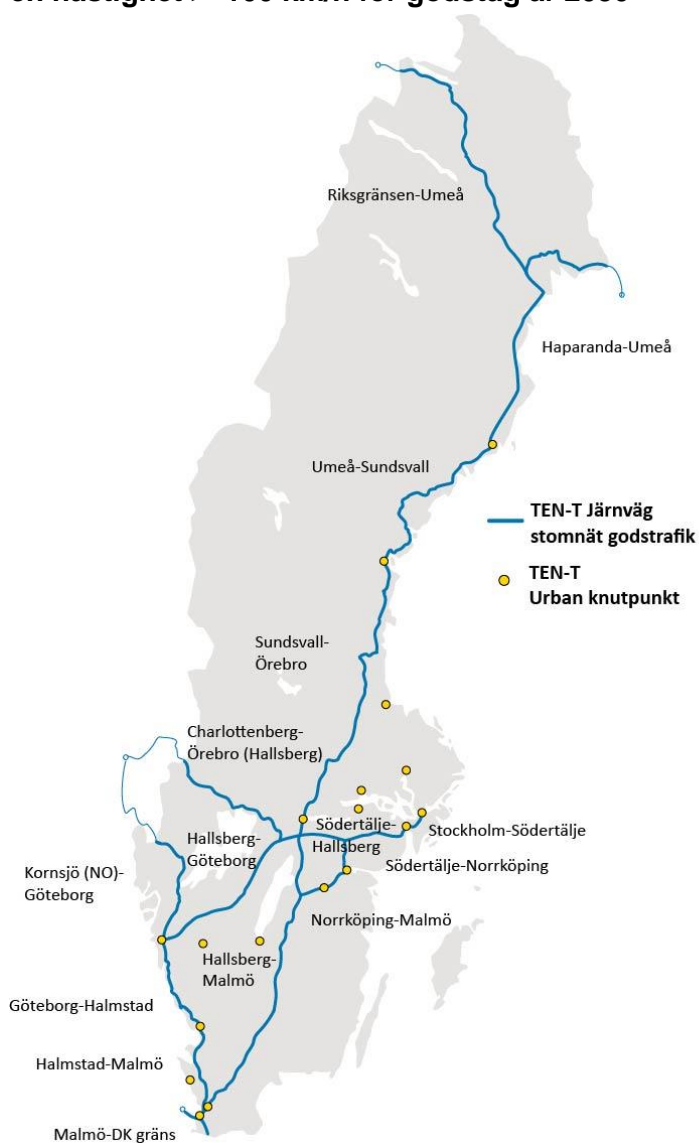
<sup>5</sup> Sverige har sedan början på 1990-talet genomfört anpassningar och byggnationer för godståg upp till 750 meter. Sveriges målnivå är således 10 meter längre än TEN-T-kravet.

## 2.4 Hastighet godståg

Förordningen anger konkreta krav på infrastrukturen avseende hastighet. I artikel 16.2 c anges att på järnvägssträckor på stornätet för gods som förbinder de multimodala godsterminalerna vid två urbana knutpunkter eller den multimodala godsterminalen vid en urban knutpunkt och en gränsövergång ska mer än 75 % av längden av varje järnvägssträcka vara utformad för en hastighet på minst 100 km/h för godståg. Målar för detta krav är 2030.

I figur 2.9 nedan framgår de järnvägssträckor som förordningens bestämmelse avser.

**Figur 2.9 Järnvägssträckor där mer än 75% av längden ska vara utformad för en hastighet  $\geq 100$  km/h för godståg år 2030**



Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag. För kravet om hastighet för godståg på stomnätet beskrivs detta i artikel 16.11. Där anges att undantag kan medges på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden

### **2.4.1 Gapanalys**

Trafikverkets tillämpning av förordningens krav innebär att för varje relation som identifierats beräknas andelen av den totala sträckan där hastighetsmättet Största tillåtna hastighet A (STHA) är lägre än 100 km/h. För banor där ERTMS införts används parametern STHBas som motsvarar STHA.<sup>6</sup> Den planerade sträckan Luleå–Umeå utgör stomnät gods och kommer utformas så att den klarar TEN-T-kraven vilket inkluderas i beräkningen. Tabellen nedan redovisar andelen som är 100km/h eller högre. Som framgår av tabellen är det två sträckor som inte klarar kravet på hastighet för godstransporter, Riksgränsen (NO)–Umeå och Umeå–Sundsvall.

---

<sup>6</sup> Data tillgängliga via Trafikverkets hemsida, Lastkajen, [Järnvägsdata - Bransch](#)

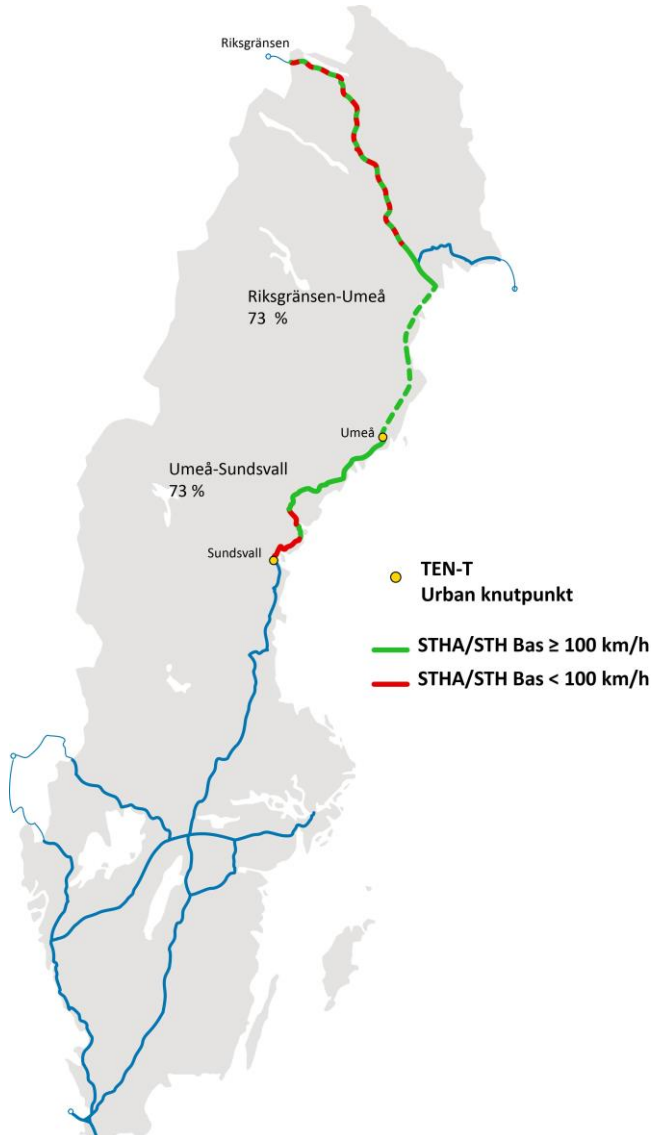


**Tabell 2.1 Andel av sträckorna där STHA/STHBas  $\geq 100$  km/h. Inkluderar effekt av Norrbotniabanan (som utgör stomnät gods).**

Relation från	Relation till	Avstånd [mil]	Andel $\geq 100$ km/h
Riksgränsen (NO)	Umeå	72	<b>73 %</b>
Haparanda (FI)	Umeå	47	90 %
Umeå	Sundsvall	32	<b>73 %</b>
Sundsvall	(Örebro)/Hallsberg	47	90 %
Stockholm	Södertälje	4	91 %
Södertälje	(Örebro)/Hallsberg	16	100 %
Södertälje	Norrköping	14	99 %
(Örebro)/Hallsberg	Charlottenberg (NO)	23	97 %
(Örebro)/Hallsberg	Göteborg	26	99 %
(Örebro)/Hallsberg	Malmö	45	99 %
Norrköping	Malmö	43	98 %
Kornsjö (NO)	Göteborg	18	88 %
Göteborg	Halmstad	15	96 %
Halmstad	Malmö	14	94 %
Malmö	Öresundsbron (DK)	3	88 %

I figur 2.10 nedan framgår de delsträckor som inte uppfyller kraven om minst 100 km/h för godståg på 75 % av sträckan. Röd markering visar de delar som har en hastighet under 100 km/h och grön markering visar sträckor där hastigheten i huvudsak är minst 100 km/h. Avvikelsen från kravet för de båda sträckorna är litet, 2 procentenheter.

**Figur 2.10 Järnvägssträckor där mindre än 75 % av längden idag är utformad för en hastighet  $\geq 100$  km/h för godståg. Röd markering visar de delar som har en hastighet under 100 km/h och grön markering visar sträckor där hastigheten i huvudsak är minst 100 km/h. Inkluderar effekt av Norrbotniabanan.**



Sträckan Umeå–Sundsvall, som ej uppfyller kraven, består av Botniabanan på den norra delen. Denna relativt nybyggda bana uppfyller i sin helhet kravet att godståg ska kunna köra minst 100 km/h. Däremot har delar av den södra delen, Ådalsbanan, låga hastigheter på delen Västeraspy–Sundsvall. STHA/STHBas är under 100 km/h på 60 % av sträckan.

Sträckan Riksgränsen(NO)–Umeå, som ej uppfyller kraven, består till över hälften av Malmbanan mellan gränsen till Norge och Boden och sedan vidare till Luleå.

Resterande del mellan Luleå och Umeå blir den planerade Norrbotniabanan som är stornät för godstrafik och kommer att utformas så att den klarar TEN-T-kraven. Malmbanan har dock speciella förutsättningar eftersom dess dominerande funktion är för godstrafik och i synnerhet den tunga malmtrafiken. Malmtågen har en maxhastighet på 60 km/h lastade och 70 km/h olastade så prioriterade standardhöjningar har därför bland annat varit att möjliggöra 750 meter långa tåg och att öka axellasten till 32,5 ton. Det är alltså inte högsta prioritet att höja hastigheten för godstrafiken på denna del av sträckan. Trafikverket fokuserar på att öka kapaciteteten, minska väntetider och mötestider och därigenom höja medelhastighet och korta transporttiderna.

## 2.4.2 Förslag åtgärd

Trafikverket överväger i planeringsprocessen ett flertal objekt med som ger effekter i form av högre hastigheter för godståg även om det sällan är den viktigaste effekten av objektet. För godstrafiken är normalt ökad kapacitet en mer avgörande effekt.

För kraven avseende hastighet för godståg på stornätet är Trafikverkets bedömning enligt ovan att det för Malmbanans del inte är högsta prioritet att höja hastigheten för godstrafiken och att regeringen kan överväga att inför 2030 söka undantag för kravet i TEN-T.

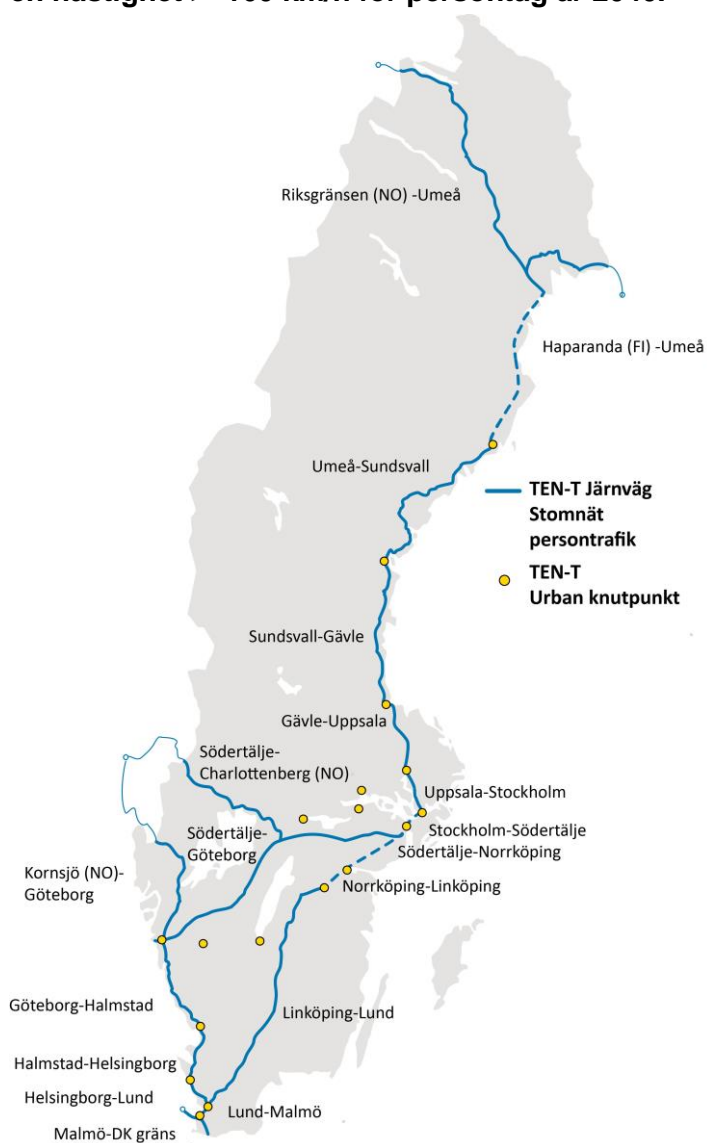
Också sträckan Umeå–Sundsvall med Ådalsbanan har en relativt liten avvikelse på två procentenheter och Trafikverkets bedömning är att regeringen kan överväga att inför 2030 söka undantag om avvikelserna från kravnivån kvarstår.

Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstagande.

## 2.5 Hastighet persontåg

Förordningen anger konkreta krav på infrastrukturen avseende hastighet. I artikel 16.4 b anges att järnvägssträckor på stornätet för persontrafik som förbinder de multimodala knutpunkterna för persontrafik vid två urbana knutpunkter eller de multimodala knutpunkterna för persontrafik vid en urban knutpunkt och en gränsövergång ska till mer än 75 % av längden av varje järnvägssträcka vara utformade för en hastighet på minst 160 km/h för persontåg. Målar för detta krav är 2040. I figur 2.11 nedan framgår de järnvägssträckor som förordningens bestämmelse avser.

**Figur 2.11 Järnvägssträckor där mer än 75% av längden ska vara utformad för en hastighet  $\geq 160$  km/h för persontåg år 2040.**



Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag. För kravet om hastighet för persontåg på stamnätet beskrivs detta i artikel 16.11. Där anges att undantag kan medges på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden.

### **2.5.1 Gapanalys**

Trafikverkets förslag till tillämpning av förordningens krav innebär att för varje relation som identifierats beräknas andelen av den totala sträckan där hastighetsmättet Största tillåtna hastighet C (STHC) är lägre än 160 km/h. För banor där ERTMS införts används parametern STHRfb 180<sup>7</sup>. Den planerade sträckan Luleå-Umeå liksom den planerade Ostlänken mellan Järna och Linköping utgör stamnät person och kommer utformas så att den klarar TEN-T-kraven vilket inkluderas i beräkningen. Tabellen nedan redovisar andelen som är 160km/h eller högre. Som framgår av tabellen är det åtta sträckor som inte klarar kravet på hastighet för persontransporter, det vill säga andelen där hastigheten är under 160 km/h är lägre än 75 %.

---

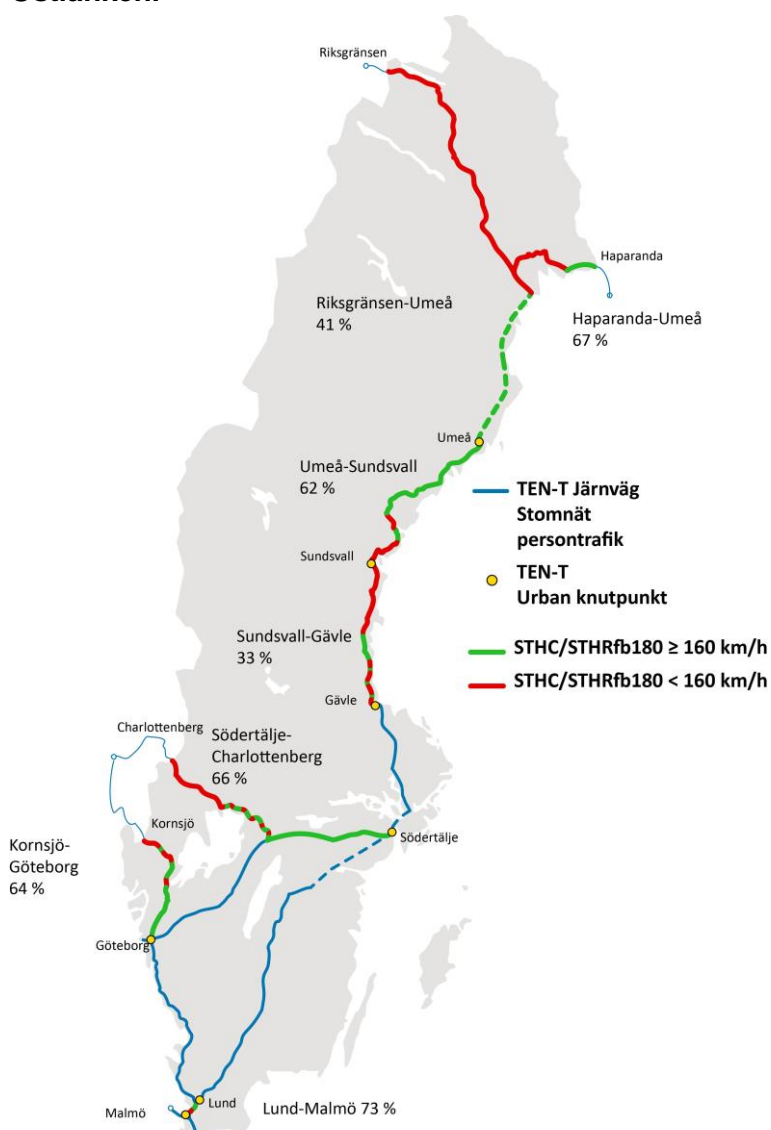
<sup>7</sup> Data tillgängliga via Trafikverkets hemsida, Lastkajen, [Järnvägsdata - Bransch](#)

**Tabell 2.2 Andel av sträckorna där STHC/STHRfb180  $\geq$  160 km/h. Inkluderar effekt av Norrbotniabanan och Ostlänken.**

Relation från	Relation till	Avstånd [mil]	Andel $\geq$ 160 km/h
Riksgränsen(NO)	Umeå	72	<b>41 %</b>
Haparanda(FI)	Umeå	47	<b>67 %</b>
Umeå	Sundsvall	32	<b>62 %</b>
Sundsvall	Gävle	22	<b>33 %</b>
Gävle	Uppsala	11	93 %
Uppsala	Stockholm	7	81 %
Stockholm	Södertälje	4	75 %
Södertälje	Norrköping	13	98 %
Södertälje	Göteborg	42	90 %
Södertälje	Charlottenberg(NO)	39	<b>66 %</b>
Norrköping	Linköping	5	100 %
Linköping	Lund	39	92 %
Kornsjö(NO)	Göteborg	18	<b>64 %</b>
Göteborg	Halmstad	15	85 %
Halmstad	Helsingborg	8	90 %
Helsingborg	Lund	5	90 %
Lund	Malmö	2	<b>73 %</b>
Malmö	Öresundsbron(DK)	2	80 %

I figur 2.12 nedan framgår de delsträckor som inte uppfyller kraven om minst 160 km/h på 75 % av sträckan. Röd markering visar de delar som har en hastighet under 160 km/h och grön markering visar sträckor där hastigheten är minst 160 km/h.

**Figur 2.12 Järnvägssträckor där mindre än 75 % av längden idag är utformad för en hastighet  $\geq 160$  km/h för persontåg. Röd markering visar de delar som har en hastighet under 160 km/h och grön markering visar sträckor där hastigheten är minst 160 km/h. Inkluderar effekt av Norrbotniabanan och Ostlänken.**



Sträckan Sundsvall-Gävle, som ej uppfyller kraven, har låga hastigheter främst på den norra halvan, mellan Sundsvall och Hudiksvall. Genomsnittet för STHC är på denna sträcka är cirka 120 km/h.

Sträckan Umeå-Sundsvall, som ej uppfyller kraven, består av Botniabanan på den norra delen. Denna relativt nybyggda bana har i genomsnitt motsvarande STHC på 230 km/h. Däremot har delar av den södra delen, Ådalsbanan, låga hastigheter på delen Västerasby–Sundsvall. Genomsnittet motsvarande STHC är på denna sträcka är under 130 km/h.

Sträckan Södertälje–Charlottenberg(NO), som ej uppfyller kraven, består av Västra stambanan fram till Laxå, där genomsnittet för STHC är över 170 km/h. Däremot har Värmlandsbanan lägre hastigheter, speciellt väster om Karlstad där genomsnittet för STHC är cirka 135 km/h.

Sträckan Kornsjö(NO)–Göteborg, som ej uppfyller kraven, består av den nybyggda delen av Norge-/Vänerbanan till Öxnered till Göteborg, där genomsnittet för STHC är över 185 km/h. Resten av sträckan mot Oslo har lägre hastigheter, genomsnittet för STHC är cirka 140 km/h.

Sträckan Riksgränsen(NO)–Umeå, som ej uppfyller kraven, består till över hälften av Malmbanan mellan gränsen till Norge och Boden och sedan vidare till Luleå. Resterande del mellan Luleå och Umeå blir den planerade Norrbotniabanan som är stomnät för persontrafik och kommer att utformas så att den klarar TEN-T-kraven. Malmbanan har dock speciella förutsättningar eftersom dess dominerande funktion är för godstrafik och i synnerhet den tunga malmtrafiken. Malmtågen har en maxhastighet på 60 km/h lastade och 70 km/h olastade så prioriterade standardhöjningar har därför bland annat varit att möjliggöra 750 meter långa tåg och att öka axellasten till 32,5 ton. Det är alltså inte högsta prioritet att höja hastigheten för den ganska begränsade persontrafiken på sträckan Riksgränsen (NO)–Boden. På sträckan Luleå-Boden är det mer prioriterat att höja hastigheten till  $\geq 160$  km/h eftersom persontrafiken där bedöms bli mer omfattande.

Sträckan Haparanda–Umeå, som ej uppfyller kraven, består av Haparandabanan mellan gränsen till Finland och Boden och sedan vidare till Luleå. Resterande del mellan Luleå och Umeå blir den planerade Norrbotniabanan som är stomnät för persontrafik och kommer att utformas så att den klarar TEN-T-kraven. Haparandabanan består av en relativt ny del där genomsnittet motsvarande STHC är över 210 km/h. Däremot har den västra delen låga hastigheter på delen Kalix–Boden. Genomsnittet för motsvarande STHC är på sträckan är cirka 120 km/h. Det är dock inte högsta prioritet att höja hastigheten för den ganska begränsade persontrafiken på denna del av sträckan.

Sträckan Malmö–Lund är en relativt kort sträcka på 17 km. Delarna med lägre hastighet ligger närmast Malmö Central, där det är storstadsbebyggelse och inte lämpat för högre hastigheter.



## 2.5.2 Förslag åtgärd

Trafikverket överväger i planeringsprocessen ett flertal objekt med effekter i form av högre hastigheter för persontåg. De flesta sträckor som i figur 2.12 ovan inte uppfyller TEN-T-kraven har genom åren utretts i många planeringsomgångar och i olika regeringsuppdrag. Man har konstaterat att restiderna är för långa för att utgöra ett fullt ut attraktivt resalternativ. Den samhällsekonomiska lönsamheten för objekt på dessa sträckor som höjer hastigheterna har dock i de flesta utredningar bedömts vara låg.

För kraven avseende hastighet för persontåg på stornätet är Trafikverkets bedömning att det krävs att regeringen tar ställning om och för vilka sträckor Sverige ska genomföra åtgärder för att uppfylla TEN-T-kraven. Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstagande.

Trafikverket föreslår vidare att regeringen längre fram, inför mållåret 2040, ansöker om undantag för hastighetskravet för persontåg för sträckor som ej på sikt bedöms kunna uppgraderas.

## **2.6 Lastprofil**

Förordningen anger konkreta krav på infrastrukturen avseende lastprofil. I artikel 16.8 anges att medlemsstaterna senast den 2040 ska säkerställa att de linjer för godstransporter i de Europeiska transportkorridorerna (på deras territorier) som ingår i stomnätets eller det utvidgade nätets järnvägsinfrastruktur, inbegripet de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, ska möjliggöra trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar som lastats på minst 27 centimeters höjd ovanför järnvägsspårets översta punkt. Kravet gäller inte nätet i Finland enligt artikel 16.10 eftersom det definieras som "isolerat nät" enligt artikel 3.7. Kravet ska anses vara uppfyllt om minst följande villkor är uppfyllda i varje europeisk transportkorridor på medlemsstatens territorium:

- a) Det finns minst en direktlinje som uppfyller detta krav och som möjliggör oavbruten tågtrafik på en medlemsstats territorium samt på gränsöverskridande linjer med varje angränsande medlemsstat
- b) det finns minst en direktlinje som uppfyller detta krav till minst en järnvägs-/vägterminal eller en multimodal godsterminal belägen i eller i anslutning till en kusthamn som ingår i den europeiska transportkorridoren på en medlemsstats territorium, och
- c) det finns minst en direktlinje som uppfyller detta krav till minst en av dessa slutpunkter om en eller flera slutpunkter i en korridor är belägna på en medlemsstats territorium.

För gränsöverskridande sträckor ska de berörda linjerna fastställas i samförstånd med de berörda angränsande medlemsstaterna.

Sverige berörs av två europeiska transportkorridorer som definieras i artikel 11.1 Skandinavien–Medelhavet (Scandinavian–Mediterranean) och Nordsjön–Östersjön (North Sea–Baltic). Förordningens bilaga III innehåller kartor över korridorerna och i denna rapport's bilaga 3 finns de kartor som berör Sverige. Den svenska delen av ETK Nordsjön–Östersjön innefattas i korridoren Skandinavien–Medelhavet, därför beaktar vi endast den senare här.

Medlemsstaterna ska senast den 19 juli 2027 underrätta kommissionen om de berörda linjerna.

### **2.6.1 Gapanalys**

Kravet i förordningen att möjliggöra trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar som lastats på minst 27 centimeters höjd ovanför järnvägsspårets översta punkt bedömer Trafikverket motsvarar referensprofil P394.

Den kravställda fria höjden och bredden är mindre än profil P422. Profilen P422 klaras redan idag på den svenska delen av de Europeiska transportkorridorerna (inklusive anslutningar till hamn, övriga multimodala godsterminaler samt järnvägs-/vägterminal som ligger längs nätet) med mindre undantag. Trafikverkets bedömning är att Sverige vid mållåret 2040 uppfyller kraven att möjliggöra trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar som lastats på minst 27 centimeters höjd ovanför järnvägsspårets översta punkt, för *alla* linjer för godstransporter i de Europeiska transportkorridorerna som ingår i stornätets järnvägsinfrastruktur, se figur 2.13 nedan och bilaga 12.3. Därmed kan regeringen välja att alla linjer i de Europeiska transportkorridorerna i Sverige pekas ut för att uppfylla kravet om höjd och bredd för godståg.

**Figur 2.13 Järnvägssträckor med "linjer för godstransporter i de Europeiska transportkorridorerna som ingår i stornätets järnvägsinfrastruktur" (förordningens begrepp).**



## 2.6.2 Förslag åtgärd

Trafikverkets bedömning är att Sverige kommer att uppfylla kraven om lastprofil på Europeiska transportkorridorerna i Sverige och anslutningar.

Trafikverket föreslår att regeringen i enlighet med förordningens artikel 16.8, senast den 19 juli 2027, underrättar kommissionen att kravet om lastprofil på järnväg ska tillämpas på alla linjer i de Europeiska transportkorridorerna i Sverige.

## 2.7 ERTMS

Artikel 18.1 och 18.2 anger krav på införande av ERTMS på övergripande nät och nödvändiga anslutningar till 2050 samt stomnät och nödvändiga anslutningar till 2030.

Anslutningarna som avses definieras i artikel 14.1 d och inkluderar järnvägsanslutningar till TEN-T-nätets multimodala godsterminaler och till rangerbangårdar som ligger längs nätet.

Artikel 18.3 anger att system av klass B<sup>8</sup> ska avvecklas senast den 31 december 2040 på stomnätet och senast den 31 december 2050 på det övergripande nätet. I Sverige motsvarar klass B ATC-systemet. I Sverige avvecklas ATC-systemet samtidigt som ERTMS införs på sträckor så detta krav saknar betydelse.

Artikel 18.4 anger krav på *radiobaserat* ERTMS<sup>9</sup> till 2050 på hela nätet. Det är i nuläget oklart om det sker en stegvis utbyggnad avseende radiobaserad ERTMS men det påverkar inte analyserna nedan.

Införandet av ERTMS regleras till stora delar av TSD-direktivet (EU) 2016/797 och kraven i TSD-förordningen (EU) 2023/1695 om Trafikstyrning och signalering. Det är enligt TSD i princip inte tillåtet att bygga nytt, bygga om eller modernisera järnvägsanläggning utan att införa ERTMS. Det som TEN-T-förordningen adderar är målar när införandet ska vara genomfört för TEN-T-näten.

Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag. För kravet om att införa ERTMS beskrivs detta i artikel 18.8. Där anges att undantag kan medges efter ansökan från medlemsstaten. Varje ansökan om undantag ska grundas på ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys och en bedömning av inverkan på driftskompatibiliteten. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. De undantag som begärs ska uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797.

I praktiken innebär detta att det man söker undantag från enligt TEN-T-förordningen är tidsgränserna, det vill säga *när* ERTMS senast ska införas på TEN-T-nätet och inte *att* ERTMS ska införas.

---

<sup>8</sup> Se artikel 3.23 system av klass B: system av klass B enligt definitionen i punkt 3 i bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695.

<sup>9</sup> Se artikel 3.22 radiobaserat ERTMS: det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS) på tillämpningsnivå 2 som inte kräver signaler utmed banan och använder ett radiosystem av klass A för säkerhetsrelaterat och icke-säkerhetsrelaterat datautbyte mellan spår och tåg i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695.

## 2.7.1 Gapanalys

### *Stomnät 2030*

I figur 2.14 nedan framgår det järnvägsnät där ERTMS enligt TEN-T-förordningen ska vara infört senast 2030. Här ingår stomnät för gods-och persontrafik samt nödvändiga anslutningar enligt artiklarna 18.2 a och 18.2 b.

ERTMS är idag infört på sträckan Sundsvall–Umeå, Boden–Haparanda och vissa delar av Malmbanan. Till 2030 kommer ytterligare delar av Malmbanan samt Öresundsförbindelsen att färdigställas. Den planerade sträckan Umeå–Luleå (Norrbotniabanan) utrustas med ERTMS när den byggs.

Införandetakten i Sverige innebär att kravet om ERTMS på stomnätet till år 2030 inte kommer att kunna uppfyllas.

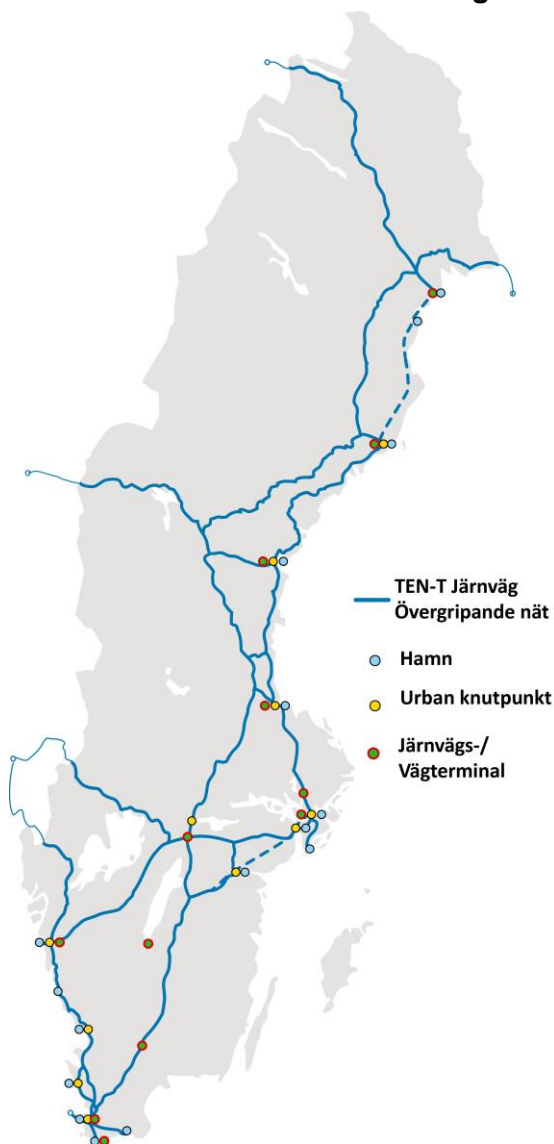
**Figur 2.14** Kartan visar det järnvägsnät som ska vara utrustat med ERTMS 2030. Kravet inkluderar anslutningar som bedöms nödvändiga. Grönmarkerade sträckor bedöms uppfylla kraven 2030. Norrbotniabanan, Umeå–Luleå uppfyller kravet när den öppnas för trafik.



### Övergripande nät 2050

I figur 2.15 nedan framgår det järnvägsnät där ERTMS enligt TEN-T-förordningen ska vara infört senast 2050. Här ingår hela TEN-T-nätet samt nödvändiga anslutningar enligt artiklarna 18.1 a och 18.1 b. Trafikverket bedömer att införandetakten i Sverige innebär att kravet om att införa ERTMS till år 2050 kommer att kunna uppfyllas givet regeringens målsättning om att ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till år 2042<sup>10</sup>.

**Figur 2.15 Kartan visar det järnvägsnät som ska vara utrustat med ERTMS 2050. Kravet inkluderar anslutningar som bedöms nödvändiga.**



<sup>10</sup> Propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, sid. 37)



## 2.7.2 Förslag åtgärd

Regeringen anger i propositionen 2024/25:28 ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera” att takten i införandet av det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) och avvecklingen av det nuvarande ATC-systemet ska öka. Regeringens målsättning är att ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till år 2042. Regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen. Trafikverket bedömer att uppdraget om ERTMS kommer under 2025.

Trafikverket föreslår att regeringen inför målåret 2030 ansöker om undantag för kraven avseende ERTMS för de sträckor stornätet som enligt figur 2.14 inte utrustats.

Ytterligare förslag till åtgärder avseende ERTMS föreslås ej inom ramen för detta regeringsuppdrag om TEN-T.

## 3 Inre vattenvägar

Förordningens avsnitt om transportinfrastruktur för inre vattenvägar inleds med artikel 21 om vilka infrastrukturkomponenter som ingår i TEN-T-nätet för inre vattenvägar. Detta innebär inga krav i sig men har betydelse för bestämmelserna om stödberättigande åtgärder i CEF-förordningen. Omfattningen av infrastrukturen för inre vattenvägar i Sverige framgår av kartan i bilaga 12.2.

Artikel 22 och 23 innehåller kraven på infrastrukturen vilka beskrivs i avsnitten nedan. Artikel 24 innehåller ytterligare prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för inre vattenvägar vilket inte utgör krav men kan ha betydelse vid utlysningar av CEF-medel.

Artikel 22.2 anger att förordning (EU) 2023/1804 (AFIR) om infrastruktur för alternativa bränslen ska genomföras. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport (se avsnitt 1.4).

Artikel 23.3 d innehåller krav om utrustning enligt att Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS). Direktivet gäller endast gränsöverskridande vattenvägar vilket ej finns i Sveriges TEN-T-nät.

### **3.1 Anslutning till väg- eller järnvägsinfrastruktur**

Artikel 22.1 a och artikel 23.1 innebär krav om att inlandshamnar ska vara anslutna till väg- eller järnvägsinfrastruktur 2050 för hamnar i det övergripande nätet, Köping, Södertälje och Västerås, och 2030 för hamnar i stomnätet, Göteborg och Stockholm.

#### **3.1.1 Gapanalys**

Samtliga inlandshamnar uppfyller redan idag kravet om anslutning till väg- eller järnvägsinfrastruktur.
---

### **3.2 Öppen godsterminal**

Artikel 22.1 b och artikel 23.1 anger att inlandshamnar ska ha minst en multimodal godsterminal som på ett icke-diskriminerande sätt är öppen för alla operatörer och användare och man ska tillämpa transparenta och icke-diskriminerande avgifter.

Kravet gäller till 2050 för hamnar i det övergripande nätet, Köping, Södertälje och Västerås, och 2030 för hamnar i stomnätet, Göteborg och Stockholm.

Multimodal godsterminal definieras i artikel 3.11 som en anläggning som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt.

### **3.2.1 Gapanalys**

Samtliga inlandshamnar publicerar prislister med transparenta avgifter och är enligt vår bedömning på ett icke-diskriminerande sätt öppna för alla operatörer.

## **3.3 Miljöprestanda**

Artikel 22.1 c och artikel 23.1 ställer krav att hamnen är utrustad med anläggningar för att förbättra fartygens miljöprestanda i hamnar, vilket får inbegripa mottagningsanordningar för avfall, avgasningsanläggningar, bullerminskningsåtgärder samt åtgärder för minskade luft- och vattenföroreningar.

Kravet gäller till 2050 för hamnar i det övergripande nätet, Köping, Södertälje och Västerås, och 2040 för hamnar i stomnätet, Göteborg och Stockholm.

### **3.3.1 Gapanalys**

För svenska handels- och industrihamnar gäller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg, TSFS 2023:15.

Samtliga inlandshamnar tillhandahåller åtminstone avfallshantering och därmed är kravet om anläggningar för att förbättra fartygens miljöprestanda uppfyllt redan idag.

## **3.4 Minimikrav för inre vattenvägar**

Artikel 23.2 och artikel 23.3 anger att medlemsstaterna ska säkerställa att nätet av inre vattenvägar, inbegripet de anslutningar som avses i artikel 21.1 e<sup>11</sup>, upprätthålls för att möjliggöra effektiv, tillförlitlig och säker navigering för användarna genom att säkerställa minimikrav för vattenvägar och minimikrav för servicenivåer.

Kraven innebär för Sveriges del att inre vattenvägar ska ha ett farbart kanaldjup på minst 2,5 meter och en höjd under ej öppningsbara broar på minst 5,25 meter.

<sup>11</sup> Artikel 21.1(e) Anslutande vattenvägar, inbegripet "sista kilometern" till multimodala godsterminaler med förbindelse till inre vattenvägar, särskilt i inlands- och kusthamnar.

Artikel 23.6 innehåller även ett antal krav som är kopplade till vattenbristen som regelmässigt drabbar europeiska inre vattenvägar. Dessa problem förekommer ej i de svenska inre vattenvägarna.

### **3.4.1 Gapanalys**

De inre vattenvägarna i Sverige har ett farbart kanaldjup på minst 2,5 meter och en höjd under ej öppningsbara broar på minst 5,25 meter och uppfyller därmed förordningens krav.

## **3.5 Kommissionens rätt att anta riktlinjer för enhetlig tillämpning för god navigeringsstatus**

Artikel 23.6 ger Kommissionen rätt att anta riktlinjer som säkerställer en enhetlig strategi för tillämpningen av god navigeringsstatus i unionen. Artikel 23.6 beskriver också vad dessa riktlinjer särskilt får omfatta:

- a) specifika parametrar för fritt strömmande vattendrag,
- b) kompletterande parametrar för kanalers farbara bredd,
- c) utbyggnad av infrastruktur för alternativ energi för att säkerställa korridor täckande tillgång till alternativa bränslen,
- d) användning av digitala tillämpningar i nätet och i automatiseringsprocesser,
- e) infrastrukturens resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror och katastrofer orsakade av människan eller avsiktliga störningar, eller
- f) införande och främjande av ny teknik och innovation för bränslen och framdrivningssystem baserade på koldioxidfri och koldioxidsnål energi.

### **3.5.1 Förslag åtgärd**

Trafikverket anser att det är oklart vad mandatet att anta riktlinjer innebär och vilka effekter det kan få för kraven på inre vattenvägar i Sverige. Sverige bör enligt Trafikverkets mening noga följa utvecklingen på detta område för att säkerställa att svenska intressen beaktas.

## 4 Sjötransporter och det europeiska sjöfartsområdet

Förordningens avsnitt om transportinfrastruktur för sjötransporter och det europeiska sjöfartsområdet inleds med artikel 25 om vilka infrastrukturkomponenter som ingår i TEN-T-nätet. Detta innebär inga krav i sig men har betydelse för bestämmelserna om stödberättigande åtgärder i CEF-förordningen. I Sverige finns 26 kusthamnar i TEN-T varav 5 stomhamnar och dessa anges i förordningens bilaga II. De framgår också av kartan i bilaga 12.2 i denna rapport.

Artikel 26 och 27 innehåller kraven på infrastrukturen vilka beskrivs i avsnitten nedan. Artikel 28 innehåller ytterligare prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för sjötransporter och det europeiska sjöfartsområde vilket inte utgör krav men kan ha betydelse vid utlysningar av CEF-medel.

Artikel 26.1 a anger att förordning (EU) 2023/1804 (AFIR) om infrastruktur för alternativa bränslen ska genomföras. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport (se avsnitt 1.4).

Artikel 26.1 b innehåller krav om utrustning enligt direktivet (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport.

Artikel 26.1 c och d anger att direktiv 2002/59/EG VTMS och SafeSeaNet samt direktiv (EU) 2019/1239 om nationella kontaktpunkter för sjöfart ska genomföras. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport.

### **4.1 Anslutning till väg- och järnvägsinfrastrukturen**

Artikel 26.2 a och artikel 27.2 innebär krav på anslutning till väg- och järnvägsinfrastruktur 2050 för hamnar i det övergripande nätet, och 2030 för hamnar i stomnätet. Kravet gäller om de har en volym som överstiger 2 miljoner ton beräknat på treårsgenomsnitt. Trafikverket bedömer att kravet gäller för följande hamnar: Göteborg, Trelleborg, Helsingborg, Malmö, Luleå, Gävle, Karlshamn, Oxelösund, Stockholm, Norrköping, Stenungsund, Ystad, Nynäshamn, Kapellskär, Varberg, Sundsvall, Halmstad, Karlskrona, Umeå. Eftersom kravet gäller till 2050 för de övergripande kan hamnar både tillkomma och falla bort ur denna grupp.

### 4.1.1 Gapanalys

Samtliga kusthamnar i stomnätet har över 2 miljoner ton gods per år och redan idag anslutning till järnvägs- och vägnätet.

I det övergripande nätet har alla hamnar med mer än 2 miljoner ton gods anslutning utom Kapellskär som saknar järnvägsanslutning.

### 4.1.2 Förslag åtgärd

Kapellskär har omfattande färjetrafik till Finland främst med RoRo-last. Det är enligt vår översiktliga bedömning mycket begränsad nytta i förhållande till kostnaden att tillskapa järnvägsanslutning till denna hamn. Trafikverket föreslår att regeringen längre fram kan överväga att ansöka om undantag för järnvägsanslutning till år 2050.

## 4.2 Öppen godsterminal

Artikel 26.2 b och artikel 27.2 anger att kusthamnar som används för godstrafik ska ha minst en multimodal godsterminal som på ett icke-diskriminerande sätt är öppen för alla operatörer och användare och man ska tillämpa transparenta och icke-diskriminerande avgifter.

Kravet gäller till 2050 för hamnar i det övergripande nätet och 2030 för hamnar i stomnätet. Multimodal godsterminal definieras i artikel 3.11 som en anläggning som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt.

### 4.2.1 Gapanalys

Trafikverket kan konstatera att samtliga kusthamnar som används för godstrafik har publicerade prislister. Vi bedömer därmed att samtliga, i förordningens mening, är öppna för alla operatörer och användare och tillämpar transparenta och icke-diskriminerande avgifter.

## **4.3 Hanteringskapacitet för fartyg i inlandssjöfart**

Artikel 26.2 c och artikel 27.2 anger att kusthamnar i det övergripande nätet som är anslutna till inre vattenvägar ska vara utrustade med hanteringskapacitet för fartyg i inlandssjöfart. Kravet gäller 2050 för hamnar i det övergripande nätet, och 2030 för hamnar i stomnätet.

Kusthamnar i det övergripande nätet som är anslutna till inre vattenvägar är Köping och Västerås och i stomnätet är det Göteborg och Stockholm.

### **4.3.1 Gapanalys**

Trafikverket bedömer att de fyra hamnar som berörs kan hantera fartyg i inlandssjöfart och kravet är uppfyllt.
--

## 5 Vägar

Förordningens avsnitt om transportinfrastruktur för vägar inleds med artikel 29 om vilka infrastrukturkomponenter som ingår i TEN-T-nätet. Detta innebär inga krav i sig men har betydelse för bestämmelserna om stödberättigande åtgärder i CEF-förordningen.

Artikel 30 och 31 innehåller kraven på infrastrukturen vilka beskrivs i avsnitten nedan. Artikel 32 innehåller ytterligare prioriteringar för utbyggnad av väginfrastruktur vilket inte utgör krav men kan ha betydelse vid utlysningar av CEF-medel.

Artikel 30.1 a, d, e, f och g anger att direktiven 2008/96/EG om trafiksäkerhet, 2004/54/EG om vägtunnlar, (EU) 2019/520 om vägtullsystem, 1999/62/EG om vägtullar eller användaravgifter samt 2010/40/EU om intelligenta transportsystem ska följas. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport.

Artikel 30.1 h anger att förordning (EU) 2023/1804 (AFIR) om infrastruktur för alternativa bränslen ska följas. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport (se avsnitt 1.4).



## **5.1 Väg rastplatser**

Artikel 30.2 b och 31.3 a anger krav på rastplatser med ett avstånd på högst 100 km mellan varandra i det övergripande vägnätet senast 2050 och i stomnätet med ett avstånd på högst 60 km mellan varandra senast 2040.

Båda artiklarna anger att rastplatserna ska ha tryggt och tillräckligt parkeringsutrymme och lämpliga anläggningar, så som sanitära inrättningar, som tillgodoser användarnas varierande behov<sup>12</sup>.

Värt att notera är att kraven avseende rastplats i den tidigare förordningen endast omfattade motorvägar på stomnätet. Den nya förordningen har alltså skärpt kraven.

Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag bland annat kopplat till trafiktäthet och samhällsekonomi. För kravet om rastplatser beskrivs detta i artikel 30.4 och artikel 31.6. Där anges bland annat att undantag kan medges om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna eller på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Sträckor där trafiktätheten överstiger 10 000 fordon per dag framgår av figur 1.2 i avsnitt 1.3.

### **5.1.1 Gapanalys**

Trafikverket fick 2018 i uppdrag av regeringen att, med beaktande av TEN-T förordningen, göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas<sup>13</sup>.

I uppdraget ingår bland annat att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas samt att analysera nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad är förknippad med. Trafikverket ska också i samband med planering av ny infrastruktur, ombyggnationer och trimningsåtgärder i vägnätet planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet (se avsnitt 5.6 om certifierad uppställning). Dessutom ingår i uppdraget att se över vilka utökade möjligheter den nya kameraövervakningslagen har för en ökad säkerhet i detta sammanhang samt att se över och kostnadsuppskatta åtgärder som

---

<sup>12</sup> I den svenska översättningen står "användarnas varierande behov" i den engelska versionen "the needs of a diverse workforce"

<sup>13</sup> Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar (N2018/04052/MRT)

[https://bransch.trafikverket.se/globalassets/dokument/regeringsuppdrag/uppdrag\\_sakra\\_oppstallningsplatser\\_for\\_yrkestrafiken.pdf](https://bransch.trafikverket.se/globalassets/dokument/regeringsuppdrag/uppdrag_sakra_oppstallningsplatser_for_yrkestrafiken.pdf)

bidrar till att höja säkerheten på övriga rast-och uppställningsplatser efter vägnätet.

Uppdraget pågår till år 2029 och görs i samverkan med andra berörda aktörer och uppföljning sker årligen i samband med Trafikverkets årsredovisning.

Inom ramen för uppdraget har Trafikverket år 2022 tagit fram rapporten, ”Planeringsinriktning, Säkra uppställningsplatser längs större vägar”<sup>14</sup>. Den omfattar det nationella stamvägnätet där TEN-T i sin helhet ingår<sup>15</sup> och har målbilder för förekomst, kapacitet och säkerhet avseende rastmöjligheter för yrkestrafik.

*Tillräckligt* parkeringsutrymme som anges i artikel 30 och 31 bedöms motsvara det kapacitetsbehov av uppställningsplatser som tagits fram i Planeringsinriktningen.

*Tryggt* parkeringsutrymme som anges i förordningen bedöms motsvara det mål som finns i planeringsinriktningen att alla Trafikverkets rastplatser utmed vägnätet ska uppfylla kraven i nu gällande VGU<sup>16</sup> (vilket motsvarar säkerhetsnivå 1 i Planeringsinriktningen).

År 2023 publicerades också en handbok om rastplatser som bland annat inkluderar vägledning vid planering för rastmöjlighet för yrkestrafik<sup>17</sup>.

Det är viktigt att notera att ambitionen att förbättra rastmöjlighet för yrkestrafik på de statliga rastplatserna inte innebär att de kan certifieras<sup>18</sup> som ”trygga och säkra parkeringsområden” (Safe and secure parkings, se avsnitt 5.6), eftersom det exempelvis inte tillhandahålls möjlighet till inköp och förtäring av livsmedel och drycker dygnet runt.

Sedan gapanalysen i planeringsinriktningen genomfördes, 2022, har en ny inventering av rastplatserna i landet gjorts som uppdaterat och kvalitetssäkrat anläggningsdata. En uppdaterad analys gällande förekomst ska därför genomföras utifrån dessa nya data samt de nya TEN-T-kraven. Det kan vid denna nya analys framkomma sträckor som inte uppfyller avståndskravet i TEN-T.

Trafikverkets bedömning är att kraven i TEN-T avseende rastplatser inte är uppfyllt idag men kommer att uppfyllas genom succesiva trimningsåtgärder och andra åtgärder i enlighet med den framtagna planeringsinriktningen och kompletterande analyser, med fokus på förekomst, kapacitet och säkerhet.

---

<sup>14</sup> [Planeringsinriktning, Säkra uppställningsplatser längs större vägar, Trafikverket 2022:056](#)

<sup>15</sup> Förutom väg 73 från Jordbro till Nynäshamn som ingår i TEN-T men som inte är nationell stamväg.

<sup>16</sup> [Vägar och gatans utformning \(VGU\)](#)

<sup>17</sup> [Handbok Rastplatser: Stöd för Trafikverkets rastplatser](#)

<sup>18</sup> Se artikel 3.39 tryggt och säkert parkeringsområde: parkeringsområde som är tillgängligt för förare av fordon för gods- eller persontrafik, uppfyller kraven i artikel 8a.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 (42) och har certifierats i enlighet med unionens standarder och förfaranden i enlighet med artikel 8a.2 i den förordningen.

### 5.1.2 Förslag åtgärd

Trafikverket föreslår att vi fortsätter arbetet med att, i enlighet med Trafikverkets framtagna planeringsinriktning och kompletterande analyser, höja nivån av förekomst, kapacitet och säkerhet för rastmöjlighet för yrkestrafik på rastplatser längs det nationella stamvägnätet och på så sätt succesivt säkerställa att förordningens krav på tillräckligt och tryggt parkeringsutrymme på rastplatser längs TEN-T-nätet uppfylls.

Det sker främst genom trimningsåtgärder och andra åtgärder som genomförs inom ramen för Trafikverkets ordinarie planering.

## 5.2 Vägvågar

Artikel 30.2 c och 31.3 b anger krav på system för vägning i rörelse<sup>19</sup> med ett avstånd på i genomsnitt 300 km mellan varandra i det övergripande vägnätet senast 2050 och i stomnätet senast 2040. Man får inrikta sig på vägsträckor med hög intensitet i godstrafiken. System för vägning i rörelse ska göra det möjligt att identifiera fordon och fordonskombinationer som sannolikt har överskridit de högsta tillåtna vikter som anges i direktiv 96/53/EG.

Stomnätet för väg i Sverige omfattar cirka 3 100 km vilket schablonberäknat innebär att 10 höghastighetsvågar gör kraven uppfylls. Om man tar hänsyn till stomnätets utformning med sträckningar och gränsövergångar (se bilaga 12.2) kan man möjligen göra tolkningen kravet innebär cirka åtta höghastighetsvågar till 2040.

Hela TEN-T-nätet för väg (det övergripande nätet) omfattar cirka 6 400 km. Det innebär schablonberäknat ett krav på 21 höghastighetsvågar år 2050. Tar man hänsyn till nätets utformning med sträckningar och gränsövergångar (se bilaga 12.2) kan man möjligen göra tolkningen kravet innebär cirka 19 höghastighetsvågar på hela TEN-T-nätet 2050.

Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag bland annat kopplat till trafiktäthet och samhällsekonomi. För kravet om vägvågar beskrivs detta i artikel 30.4 och 31.6. Där anges bland annat att undantag kan medges om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna. Sträckor där trafiktätheten överstiger 10 000 fordon per dag framgår av figur 1.2 i avsnitt 1.3.

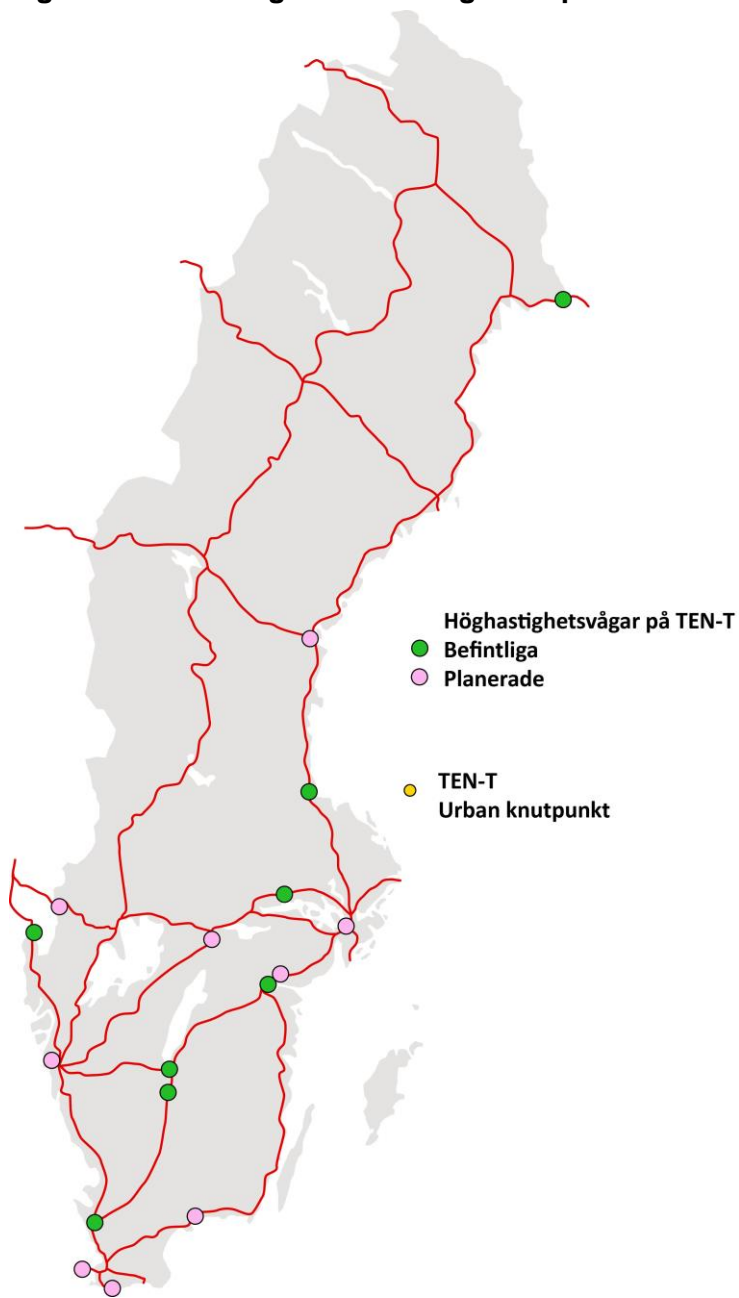
### 5.2.1 Gapanalys

I figur 5.1 nedan visas de åtta befintliga höghastighetsvågarna på TEN-T-nätet. Dessa syftar bland annat till att utgöra ett stöd för Polisens preselektering av misstänkt överlastade tunga fordon i sitt operativa fordonskontrollarbete. Platserna är lokaliserade där behov har identifierats i samarbete med Polisen. I Trafikverkets planering ingår utbyggnad av ytterligare ett tiotal höghastighetsvågar. Trafikverkets bedömning är att om planeringsinriktningen fullföljs kommer kraven avseende höghastighetsvågar att vara uppfyllt vid mållåren 2040 respektive 2050.

---

<sup>19</sup> Se artikel 3.40 *system för vägning i rörelse*: automatiskt system som installeras i väginfrastrukturen i syfte att identifiera fordon eller fordonskombinationer i trafik som sannolikt har överskridit de relevanta viktgränserna, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 96/53/EG (43).

Figur 5.1 TEN-T väg med befintliga och planerade höghastighetsvågar



### 5.2.2 Förslag åtgärd

Trafikverkets bedömning är att kraven avseende system för vägning i rörelse (höghastighetsvågar) kommer att vara uppfyllt vid målåren 2040 respektive 2050. Trafikverket föreslår inga ytterligare åtgärder utöver de som redan omfattas av Trafikverkets inriktning för planeringen.

## 5.3 Väg ITS

Artikel 30.3 och 31.5 anger krav att säkerställa införande av insamling av relevanta vägtrafikdata i syfte att tillhandahålla ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013<sup>20</sup>. Kravet ska enligt TEN-T-förordningen uppfyllas senast den 31 december 2025 för befintlig infrastruktur i stomnätet, 2030 för ny infrastruktur i stomnätet och befintlig infrastruktur i det övergripande nätet samt 2050 för ny infrastruktur i det övergripande nätet.

Trafikverkets bedömning är att det reviderade ITS-direktivets artikel 6a och dess bilaga 3 och 4 redan innefattar krav på att tillhandahålla data och tjänster enligt TEN-T-förordningens krav. Senast december 2026 ska alla datatyper enligt bilaga 3 finnas tillgängliga på det vägnät som avses i TEN-T.

Det finns alltså svårigheter att tolka de nya kraven i TEN-T-förordningen, när de redan kommer att uppfyllas genom direktivets (EU) 2023/2661, om ändring av direktiv 2010/40/EU, krav på obligatoriskt tillhandahållande av utpekade vägsäkerhetsrelaterade datatyper i bilaga III.

### 5.3.1 Gapanalys

Trafikverkets bedömning är att Sverige kommer att uppfylla kraven avseende data och tjänster i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013.

### 5.3.2 Samråd

Diskussion och dialog har skett med Transportstyrelsen, som enligt ITS-förordningen 2016:383 är utsedda som behörigt nationellt organ för att bedöma regelefterlevnad av beslutade delegerade förordningarna.

---

<sup>20</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare (EUT L 247, 18.9.2013, s. 6).

## **5.4 Mötesseparering**

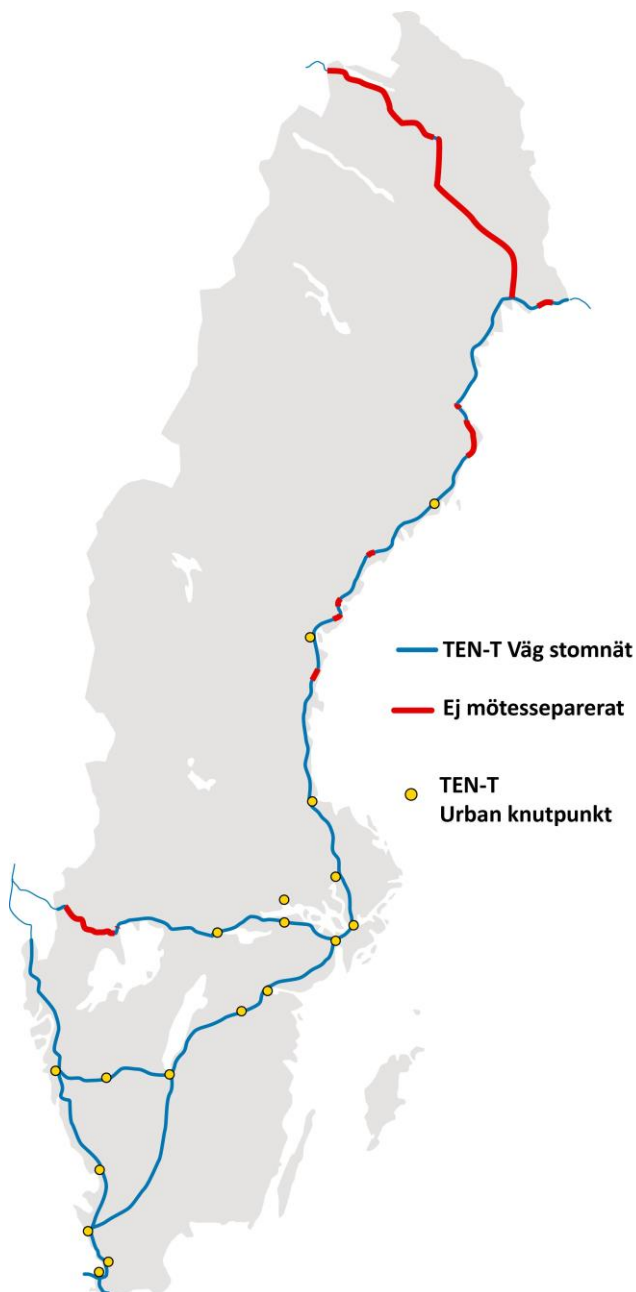
Artikel 31.2 b anger krav att stomnätet för väg, utom på speciella platser eller under en begränsad tid, ska ha separata körbanor för de båda trafikriktningarna, åtskilda med en avskiljande remsa som inte är avsedd för trafik eller på annat sätt som säkerställer en likvärdig säkerhetsnivå. Kravet gäller till 2030.

Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven för väg möjlighet till undantag bland annat kopplat till trafiktäthet och samhällsekonomi. För kravet om mötesseparering beskrivs detta i artikel 31.6. Där anges att undantag kan medges om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt, även med beaktande av att berörd infrastruktur är föremål för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, revisioner och inspektioner och, om så är nödvändigt, avhjälpande åtgärder i enlighet med direktiv 2008/96/EG. Sträckor där trafiktätheten överstiger 10 000 fordon per dag framgår av figur 1.2 i avsnitt 1.3.

### 5.4.1 Gapanalys

Figur 5.2 nedan visar stomnätet för väg, de sträckor som ej är mötteseparerade är rödmarkerade.

**Figur 5.2 TEN-T stomnät väg, sträckor som ej är mötteseparerade är rödmarkerade.**



Man kan konstatera att delar av E18 mellan Karlstad och norska gränsen saknar mötteseparering, liksom delar av E4 från Hudiksvall och norrut till finska gränsen. Även E10 från anslutningen till E4 i söder och upp till norska gränsen saknar mötteseparering. De ej mötteseparerade sträckorna på stomnätet väg som har trafikflöden under 10 000 fordon per dygn, se avsnitt 1.3.



### **5.4.2 Förslag åtgärd**

Trafikverket överväger i planeringsprocessen ett flertal objekt med mötesseparering på hela det statliga vägnätet och föreslår de mest effektiva för genomförande.

Eftersom det finns många kostnadseffektiva objekt med mötesseparering på det statliga vägnätet utanför stomnätet, skulle det ge ett sämre utfall för trafiksäkerheten att mötesseparera även de mest lågtrafikerade delarna av TEN-T-stomnät före delar med högre trafik utanför TEN-T-nätet.

Trafikverket föreslår att regeringen inför målåret 2030 överväger att ansöka om undantag för mötesseparering för de lågtrafikerade delarna av TEN-T stomnät.
--

## **5.5 Planskilda korsningar**

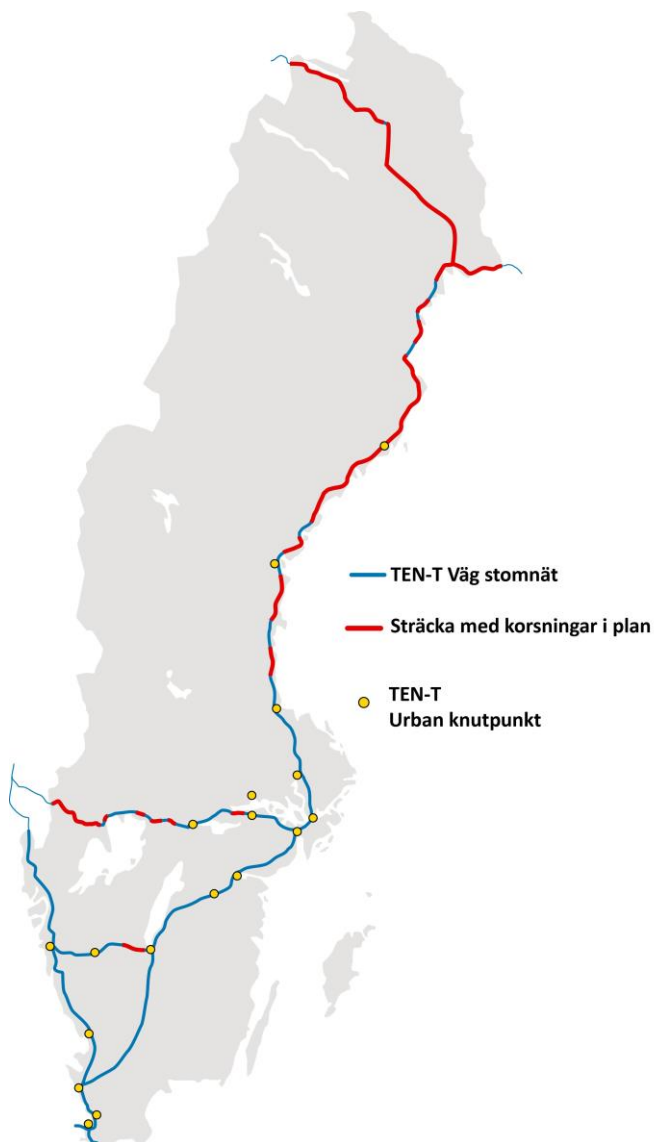
Artikel 31.2 c anger krav att stomnätet för väg inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan. Kravet gäller till 2030.

Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag bland annat kopplat till trafiktäthet och samhällsekonomi. För kravet om att inte ha korsning i plan beskrivs detta i artikel 31.6. Där anges att undantag kan medges om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna eller på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt, även med beaktande av att berörd infrastruktur är föremål för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, revisioner och inspektioner och, om så är nödvändigt, avhjälpande åtgärder i enlighet med direktiv 2008/96/EG. Sträckor där trafiktätheten överstiger 10 000 fordon per dag framgår av figur 1.2 i avsnitt 1.3.

### 5.5.1 Gapanalys

Figur 5.3 nedan visar stomnätet för väg, de sträckor där det förkommer korsningar i plan är rödmarkerade.

**Figur 5.3 TEN-T stomnät väg, sträckor där det förkommer korsningar i plan är rödmarkerade**



Man kan konstatera att delar av väg 40 mellan Göteborg och Jönköping, delar av E18 mellan Arboga och norska gränsen har korsningar i plan, liksom en del av E20 mellan Stockholm och Arboga, delar av E4 från Gävle och norrut till finska gränsen samt E10 från anslutningen till E4 och upp till norska gränsen.

Av dessa sträckor har den västligaste delen av E18, E4 från 4 mil norr om Gävle (avfart till väg 88) och norrut till Haparanda samt E10 en trafiktäthet som understiger 10 000 fordon per dygn (se avsnitt 1.3). På övriga sträckor på E18 och

del av E20 samt på väg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping är trafiktätheten högre än 10 000 fordon per dygn.

### **5.5.2 Förslag åtgärd**

Trafikverket överväger i planeringsprocessen ett flertal objekt med trafiksäkerhetshöjande korsningsåtgärder på hela det statliga vägnätet och föreslår de mest effektiva för genomförande. Eftersom det finns många kostnadseffektiva objekt på det statliga vägnätet utanför stomnätet, skulle det ge ett sämre utfall för trafiksäkerheten att göra planskilda korsningar på de mest lågtrafikerade delarna av TEN-T-stomnät före delar med högre trafik utanför TEN-T-nätet.

Trafikverket föreslår att regeringen inför mållåret 2030 överväger att ansöka om undantag för kravet om planskilda korsningar för de sträckor som har under 10 000 fordon per dygn.

Trafikverket konstaterar att det krävs särskilda analyser för de identifierande sträckorna med korsningar i plan och trafiktäthet högre än 10 000 fordon per dygn för att föreslå åtgärder eller ta ställning om regeringen ska söka undantag.

Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstagande.

## **5.6 Väg certifierad uppställning**

Artikel 31.4 anger krav på utbyggnad av trygga och säkra parkeringsområden längs stommätet eller inom 3 km från närmaste avfart med ett avstånd på i genomsnitt 150 km. Kravet gäller till 2040.

Definitionen av trygga och säkra parkeringsområden ges i artikel 3.39. Ett ”tryggt och säkert parkeringsområde” är ett parkeringsområde som är tillgängligt för förare av fordon för gods- eller persontrafik, uppfyller kraven i artikel 8a.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006<sup>21</sup> och har certifierats i enlighet med unionens standarder och förfaranden i enlighet med artikel 8a.2 i den förordningen.

För att en uppställningsplats ska kunna certifieras ska den minst uppfylla den lägsta nivån enligt förordning (EU) 2022/1012<sup>22</sup>. Det innebär exempelvis tillgång till könsanpassade sanitära inrättningar, möjlighet till inköp av snacks och drycker dygnet runt, alla dagar i veckan, telekommunikation med kostnadsfritt internet, elförsörjning, kontaktpunkter, säkerhetsåtgärder och rutiner för nödsituationer. Ingen aktör som driver den här typen av anläggning i Sverige har hittills valt att certifiera den.

Som beskrivs i avsnitt 1.3 ger förordningen för vissa av kraven möjlighet till undantag bland annat kopplat till trafiktäthet och samhällsekonomi. För kravet om certifierad uppställning beskrivs detta i artikel 31.6. Där anges bland annat att undantag kan medges om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna. Sträckor där trafiktätheten överstiger 10 000 fordon per dag framgår av figur 1.2 i avsnitt 1.3.

### **5.6.1 Gapanalys**

Trafikverket kan inte bedöma i vilken grad aktörer som driver kommersiella anläggningar i Sverige i framtiden kommer vilja certifiera anläggningar fram till mållåret 2040. Inom ramen för regeringsuppdraget ”säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken”<sup>23</sup> har det dock framkommit att aktörernas intresse för certifiering hittills har varit begränsat. Trafikverket för dock dialog med ett antal privata aktörer, med syftet att undersöka möjligheter till olika former av samverkan som kan underlätta för privata aktörers etableringar i anslutning till statlig infrastruktur.

---

<sup>21</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

<sup>22</sup> Commission Delegated Regulation (EU) 2022/1012 of 7 April 2022 supplementing Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council with regard to the establishment of standards detailing the level of service and security of safe and secure parking areas and to the procedures for their certification

<sup>23</sup> Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar (N2018/04052/MRT)

[https://bransch.trafikverket.se/globalassets/dokument/regeringsuppdrag/uppdrag\\_sakra\\_uppstallningsplatser\\_for\\_yrkestrafiken.pdf](https://bransch.trafikverket.se/globalassets/dokument/regeringsuppdrag/uppdrag_sakra_uppstallningsplatser_for_yrkestrafiken.pdf)

Ett resultat är bland annat att de uttryckt intresse av att delta och medverka i de fördjupade utredningarna som genomförs.

Stomnätet för väg i Sverige omfattar cirka 3 100 km vilket gör att cirka 20 certifierade områden skulle innebära att kraven uppfylls. Om undantagsmöjligheten för vägsträckor med färre än 10 000 fordon per dygn utnyttjas omfattar kravet cirka 1 700 km vilket gör att cirka 11 certifierade områden skulle innebära att kraven uppfylls.

Här kan också nämnas att Trafikverket inom ramen för regeringsuppdraget ”Säkra uppställningsplatser” har tagit fram en planeringsinriktning avseende rastmöjligheter längs med större vägar (stamvägnätet) där TEN-T i sin helhet ingår<sup>24</sup>. Som en följd av detta föreslås åtgärder på de statliga rastplatserna att, exempelvis förstärkt kapacitet, förstärkt belysning och kameraövervakning (se avsnitt 5.1). Detta innebär dock inte att de statliga rastplatserna kan certifieras, eftersom det exempelvis inte tillhandahålls möjlighet till inköp och förtäring av livsmedel och drycker dygnet runt.

### 5.6.2 Förslag åtgärd

Eftersom målåret för kravet om certifierade trygga och säkra parkeringsområden är först 2040 och givet att intresset för certifiering är begränsat enligt ovan, föreslår Trafikverket att regeringen följer utvecklingen bland de kommersiella aktörerna och i ett senare skede tar ställning om det finns skäl att vidta någon åtgärd eller begära undantag. Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstagande.

---

<sup>24</sup> Förutom väg 73 från Jordbro till Nynäshamn som ingår i TEN-T men som inte är nationell stamväg.

## 6 Lufttransportinfrastruktur

Förordningens avsnitt om Lufttransportinfrastruktur inleds med artikel 33 om vilka infrastrukturkomponenter som ingår i TEN-T-nätet. Detta innebär inga krav i sig men har betydelse för bestämmelserna om stödberättigande åtgärder i CEF-förordningen.

Artikel 34 innehåller kraven på infrastrukturen vilka beskrivs i avsnitten nedan.

Artikel 35 innehåller ytterligare prioriteringar för utbyggnad av lufttransportinfrastruktur vilket inte utgör krav men kan ha betydelse vid utlysningar av CEF-medel.

Artikel 34.1 d och e anger att förordning (EG) nr 300/2008 och (EG) nr 549/2004 om det gemensamma europeiska luftrummet ska möjliggöras. Det bedömer vi är en dubbelreglering och det behandlas därför inte i denna rapport.

Artikel 34.1 f anger att förordning (EU) 2023/1804 (AFIR) om infrastruktur för alternativa bränslen ska följas. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport (se avsnitt 1.4).

### 6.1 Anslutning till järnvägsnät

Artikel 34.1 a anger krav på järnvägsanslutning senast 2040 till flygplatser med fler än 12 miljoner passagerare per år.

Artikel 34.1 anger att flygplatser med fler än 4 miljoner och färre än 12 miljoner passagerare ska vara anslutna till det transeuropeiska järnvägsnätet eller, om flygplatsen är belägen i eller i närheten av en urban knutpunkt i det transeuropeiska järnvägsnätet, till den urbana knutpunkten med järnväg, tunnelbana, snabbspårväg, kabelspårvagn eller undantagsvis andra kollektivtrafiklösningar med nollutsläpp. Detta krav ska vara uppfyllt senast 2050.

#### 6.1.1 Gapanalys

Den enda svenska flygplats som har fler än 12 miljoner passagerare är Stockholm Arlanda som enligt förordningens beräkningsmodell<sup>25</sup> har i genomsnitt 19 miljoner passagerare per år. Arlanda uppfyller redan i nuläget kravet genom att flygplatsen har järnvägsanslutning genom Arlandabanan.

Göteborg Landvetter har enligt beräkningsmodellen mellan 4 och 12 miljoner passagerare (4,6 miljoner per år). Flygplatsen saknar idag järnvägsanslutning men regeringen har genom beslut gett Trafikverket i uppdrag att planera för åtgärder i

---

<sup>25</sup> Se artikel 34.1 sista stycket: Den totala årliga persontrafikvolym som avses i första stycket a, b och g ska grundas på det senaste tillgängliga treårsgenomsnittet den 18 juli 2024, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås med syfte att förbättra anslutningen till Landvetters flygplats (LI2023/03474).

Övriga flygplatser i TEN-T-nätet bedöms ha färre än fyra miljoner passagerare år 2050.

Trafikverkets bedömning är att med beslutad planering kommer kravet om järnvägsanslutning för flygplatser vara uppfyllt vid målåren.

## **6.2 Öppen terminal**

Artikel 34.1 c anger att varje flygplats i det transeuropeiska transportnätet ska ha minst en terminal som är öppen för alla operatörer och användare på ett icke-diskriminerande sätt och som ska tillämpa transparenta och icke-diskriminerande avgifter.

Lagen om flygplatsavgifter, som innehåller motsvarande reglering, omfattar endast flygplatser med minst fem miljoner passagerarrörelser årligen. Det är Transportstyrelsen som har ansvaret för tillsyn av flygplatsavgifter<sup>26</sup>.

### **6.2.1 Gapanalys**

Enligt Trafikverkets bedömning tillämpar samtliga flygplatser prislistor med transparenta avgifter och är enligt vår bedömning på ett icke-diskriminerande sätt öppna för alla operatörer.

## **6.3 Förkonditionerad luft**

Artikel 34.1 g anger att alla flygplatser i det transeuropeiska transportnätet som har fler än 4 miljoner passagerare per år ska ha infrastruktur för tillhandahållande av förkonditionerad luft till stillastående luftfartyg vid brygganslutna uppställningsplatser som används för kommersiella transporter. Enligt kommunikation från kommissionen kan kravet i artikel 34.1 g uppfyllas både av fasta och mobila lösningar som drivs av elektriska källor.

Kravet ska vara uppfyllt senast 2030 för stomnätet och 2040 för det övergripande nätet.

---

<sup>26</sup> [Tillsyn av flygplatsavgifter - Transportstyrelsen](#)



### 6.3.1 Gapanalys

I Sverige träffas Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter av kravet om förkonditionerad luft senast 2030. Passagerarantalet är med i förordningen angiven beräkningsmodell<sup>27</sup> i genomsnitt 19 respektive 4,6 miljoner per år.

På Arlanda finns tillgång till förvärmad luft på samtliga brygganslutna platser. På ett antal platser tillhandahålls även kyld luft, men samtliga uppställningsplatser har inte tillgång till det, då detta tidigare inte har ansetts nödvändigt av flygbolagen. Arbete pågår med att installera även kyld luft på samtliga platser (klart 2026).

På Landvetter finns tillgång till förkonditionerad luft på ett antal fasta brygganslutna platser. På övriga brygganslutna tillhandahålls mobil elektrifierad utrustning för förkonditionerad luft.

Trafikverket bedömer att Arlanda och Landvetter redan idag uppfyller kravet om tillhandahållande av förkonditionerad luft på brygganslutna platser.

### 6.3.2 Samråd

Samråd har skett med Swedavia.

---

<sup>27</sup> Se artikel 34.1 sista stycket: Den totala årliga persontrafikvolym som avses i första stycket a, b och g ska grundas på det senast tillgängliga treårsgenomsnittet den 18 juli 2024, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

## 7 Multimodala godsterminaler

Förordningens avsnitt om infrastruktur för multimodala godsterminaler inleds med artikel 36 om identifiering av multimodala godsterminaler. Kortfattat definieras TEN-T-nätets multimodala godsterminaler initialt som en anläggning som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt belägen i eller i anslutning till en hamn, flygplats eller järnvägs-/vägterminal enligt tabellen i bilaga II i förordningen. Medlemsstaterna ges möjlighet att föreslå uppdatering av ingående multimodala godsterminaler enligt artikel 58.1 f och artikel 58.3 vilket sedan ändrar förordningens bilaga I och II genom delegerad akt från kommissionen. En eventuell delegerad akt ska enligt förordningen antas inom fem år, det vill säga senast 18 juli 2029.

Artikel 37 beskriver vilka infrastrukturkomponenter som ingår i de multimodala godsterminalerna. Detta innebär inga krav i sig men har betydelse för bestämmelserna om stödberättigande åtgärder i CEF-förordningen.

Artikel 38 heter "Krav på infrastrukturen". Förordningens skrivningar för infrastrukturkraven avseende multimodala godsterminaler avviker från övriga avsnitt, exempelvis vägar och järnvägar. För de senare anges att medlemsstaterna "ska säkerställa" medan det för multimodala godsterminaler står att medlemsstaterna "ska göra allt som står i deras makt" (shall make all possible efforts). Vanligen betraktas detta som skrivningar som inte binder medlemsstaterna lika hårt, det betraktas som börkrav istället för skallkrav. Det är därför något ologiskt att det anges regler för undantag i artikel 38.4. Förklaringen är troligen att kommissionens ursprungliga förslag innehöll skarpare krav så att undantagsregler ansågs nödvändiga vilka kvarstår.

Trafikverket har nedan valt att använda uttrycket krav med tanke på artikelns rubrik men betraktar dessa som ej bindande och har svårt att se att medlemsstaterna ska åläggas att söka undantag om inte kraven uppfylls.

Artikel 39 innehåller ytterligare prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för multimodala transporter vilket inte utgör krav men kan ha betydelse vid utlysningar av CEF-medel.

## **7.1 Marknads- och framtidsanalys samt handlingsplan**

Artikel 36.3 innebär krav att medlemsstaten ska genomföra en marknads- och framtidsanalys senast 19 juli 2027.

Marknads- och framtidsanalys ska

- undersöka nuvarande och framtida godstrafikflöden.
- identifiera de multimodala godsterminalerna i det transeuropeiska transportnätet och bedöma behovet av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler
- analysera hur man kan säkerställa lämplig spridning på multimodala godsterminaler.

Samråd ska ske med speditörer, transport- och logistikoperatörer samt andra berörda parter.

Om marknads- och framtidsanalysen visar att det finns ett behov av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler, ska medlemsstaten enligt artikel 36.4 utarbeta en handlingsplan för utbyggnad. Den ska i så fall översändas till kommissionen senast tolv månader efter marknadsanalysen dvs. 19 juli 2028. Medlemsstaten ska då också översända en förteckning över eventuella järnvägs-/vägterminaler och terminaler utmed inre vattenvägar som Sverige föreslår ska läggas till i förordningens kartor och tabell.

### **7.1.1 Gapanalys**

I Sverige görs regelbundet undersökningar av nuvarande och framtida godstrafik- och transportflöden. För hamnar och flygplatser finns officiell statistik medan det för järnvägs-/vägterminaler saknas officiell statistik. Därmed kan det övervägas om officiell statistik ska börja samlas in även för dessa terminaler. Omfattningen av denna analys är beroende av regeringens ambitionsnivå avseende multimodala transporter.

Sverige har multimodala godsterminaler av betydelse som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet. Trafiken till och från dessa använder dock ofta infrastruktur i det transeuropeiska transportnätet.

I dag sker samråd med näringslivet i olika sammanhang. Existerande samrådsforum kan behöva vidgas i sakfrågor och kompletteras med andra aktörer eller så kan nya behöva skapas. I sådana samråd kan befintliga och behov av nya multimodala godsterminaler diskuteras.

I dagsläget finns ingen svensk handlingsplan för förvaltning eller utbyggnad av ett nät av multimodala godsterminaler. Om regeringen väljer en hög ambitionsnivå avseende multimodala transporter kan vissa delar av landet sannolikt ha behov av tillkommande multimodala godsterminaler eller utveckling av befintliga.

Multimodala godsterminaler har ofta både offentliga, både statliga och kommunala,

och privata aktörer involverade för ägande, etablering, utveckling och drift vilket ställer särskilda krav på en handlingsplan för att den ska kunna vara realiserbar och ge effekt på framtida godsflöden.

### **7.1.2 Förslag åtgärd**

Uppdraget att genomföra denna marknads- och framtidsanalys samt ta fram eventuell handlingsplan behöver tilldelas någon specifik organisation. Arbetet bör inkludera berörda myndigheter och aktörer såsom speditörer, transport- och logistikoperatörer och kommuner. Det är viktigt att resultatet av analysen kan bidra till den trafikslagsövergripande planeringen av transportsystemet och på så sätt säkerställa en helhetssyn och systemperspektiv på transportsystemet.

Om analysen identifierar behov av nya multimodala godsterminaler så behöver handlingsplanen innehålla en strategi för hur en sådan etablering ska ske.

Trafikverket föreslår att regeringen ger Trafikverket eller någon annan myndighet uppdrag att genomföra marknads- och framtidsanalysen för multimodala godsterminaler (klar senast 19 juli 2027). Regeringen ska också enligt förordningen vid behov ta fram en handlingsplan (till kommissionen senast 19 juli 2028) och på grundval av den handlingsplanen översända en förteckning till kommissionen över de eventuella järnvägs-/vägterminaler och terminaler utmed inre vattenvägar som föreslås ska läggas till i bilagorna I och II.

Trafikverket föreslår enligt nedan att flera av kraven kopplade till multimodala godsterminaler behandlas i ett sådant kommande uppdrag.

## **7.2 Laddnings- och tankningsstation**

Artikel 38.1 b anger att medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att varje multimodal godsterminal i TEN-T senast 2030 ska ha minst en laddningsstation inne i terminalen eller inom tre kilometer samt en tankningsstation för vätgas där så är lämpligt. Det finns inga preciseringar om antal laddningspunkter eller tillgänglig effekt per laddningspunkt. Det finns inte heller några preciseringar om kapaciteten för tankstationer för vätgas.

### **7.2.1 Gapanalys**

Kraven i denna artikel är högre än de som ställs i EU-förordning 2023/1804 (utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel, AFIR).

### **7.2.2 Förslag åtgärd**

Trafikverket föreslår att frågorna om utbyggnad av laddningsstation och tankningsstation för vätgas inne i terminalen eller inom tre kilometer från multimodala godsterminaler hanteras av Energimyndigheten inom deras övergripande uppdrag<sup>28</sup> om infrastruktur för alternativa bränslen.

Trafikverket kommer att kunna stötta Energimyndigheten med information om multimodala godsterminaler.

### **7.2.3 Samråd**

Samråd har skett med Energimyndigheten.

---

<sup>28</sup> Energimyndigheten har fått i uppdrag att bistå regeringen med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.

## **7.3 Digitala verktyg**

Artikel 38.1 c anger att medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att varje terminal senast 2030 ska vara utrustad med digitala verktyg. Artikeln anger två kategorier; effektiv terminaldrift, exempel på sådana verktyg listas, samt tillhandahållande av informationsflöden inom en terminal och mellan transportsätten.

Artikeln inleds med att medlemsstaten ska säkerställa att alla multimodala godsterminaler som på ett icke-diskriminerande sätt är öppna för alla operatörer och användare samt tillämpar transparenta och icke-diskriminerande avgifter.

### **7.3.1 Gapanalys**

Artikel 38.1 c ställer krav på digitala verktyg och rymmer en mängd olika möjliga lösningar. Förekomsten av digitala verktyg för effektiv terminaldrift varierar stort i nuläget men för terminaler med låg volym kan det vara svårt att motivera en sådan investering. Staten kan ge stöd till sådana lösningar men har annars liten rådighet. Införandet av eFTI och andra initiativ kan eventuellt stödja en övergång till digitaliserade lösningar inom informationsflöden.

Likt föregående krav behöver det klarläggas vad det innebär att godsterminaler ”på ett icke-diskriminerande sätt är öppna för alla operatörer och användare” samt ”tillämpar transparenta och icke-diskriminerande avgifter”.

### **7.3.2 Förslag åtgärd**

Kartläggning behöver ske i vilken grad de multimodala godsterminalerna idag är utrustade med digitala verktyg. Trafikverket föreslår att det görs i samband med Marknads- och framtidsanalysen som ska genomföras (se avsnitt 7.1)
--

## **7.4 Omlastningskapacitet**

Artikel 38.2 anger att medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att varje terminal som utför vertikal omlastning ska ha tillräcklig omlastningskapacitet samt ska kunna hantera intermodala lastenheter som kan flyttas med en kran: container, växelflak eller påhängsvagn. Det gäller dock inte terminaler på flygplatser. Mållåret är 2030.

Artikel 36.2 anger att medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att det i de multimodala godsterminaler som betjänar det transeuropeiska transportnätet finns tillräcklig kapacitet med hänsyn till nuvarande och framtida trafikflöden, särskilt sådana flöden som betjänar urbana knutpunkter, industricentrum, hamnar och logistiknav. Denna artikel har dock inget slutår.

### **7.4.1 Gapanalys**

Bedömningen är att artikel 38.2 är uppfylld för tillämpliga godsterminaler i Sverige men det kan behöva bevisas och dokumenteras att så är fallet. Järnvägsanslutna godsterminaler som utför vertikal omlastning kan vanligtvis hantera de lastenheter som listas. Generellt sett så har godsterminaler en överkapacitet sett över ett dygn men kan under enskilda timmar ha en ansträngd kapacitet. Omlastningskapaciteten samspelar även med andra komponenter listade i artikel 37.

Artikel 36.2 är bredare och gäller alla multimodala godsterminaler. Bedömningen är att kravet är uppfyllt men det kan behöva verifieras. På de större flygplatserna i Sverige finns tillräcklig kapacitet för att möjliggöra att mindre flygspeditörer kan bedriva flygfrakt. Även flygplatserna i det övergripande nätet har tillräcklig kapacitet. På Sveriges största flygplats, Stockholm-Arlanda Airport, finns två fristående frakthanterare, vid sidan av de större fraktbolagen som DHL, UPS och Fredex som kan hantera mindre fraktbolag och ad hoc-fraktcharter. Då kravet inte är tidsatt så kan det tolkas som att kravet ska vara uppfyllt löpande eller som en långsiktig målsättning.

### **7.4.2 Förslag åtgärd**

Verifiering behöver ske att kravet om omlastningskapacitet på multimodala godsterminaler är uppfyllt. Trafikverket föreslår att det görs i samband med Marknads- och framtidsanalysen som ska genomföras (se avsnitt 7.1)
---

## **7.5 Långa godståg på multimodala godsterminaler**

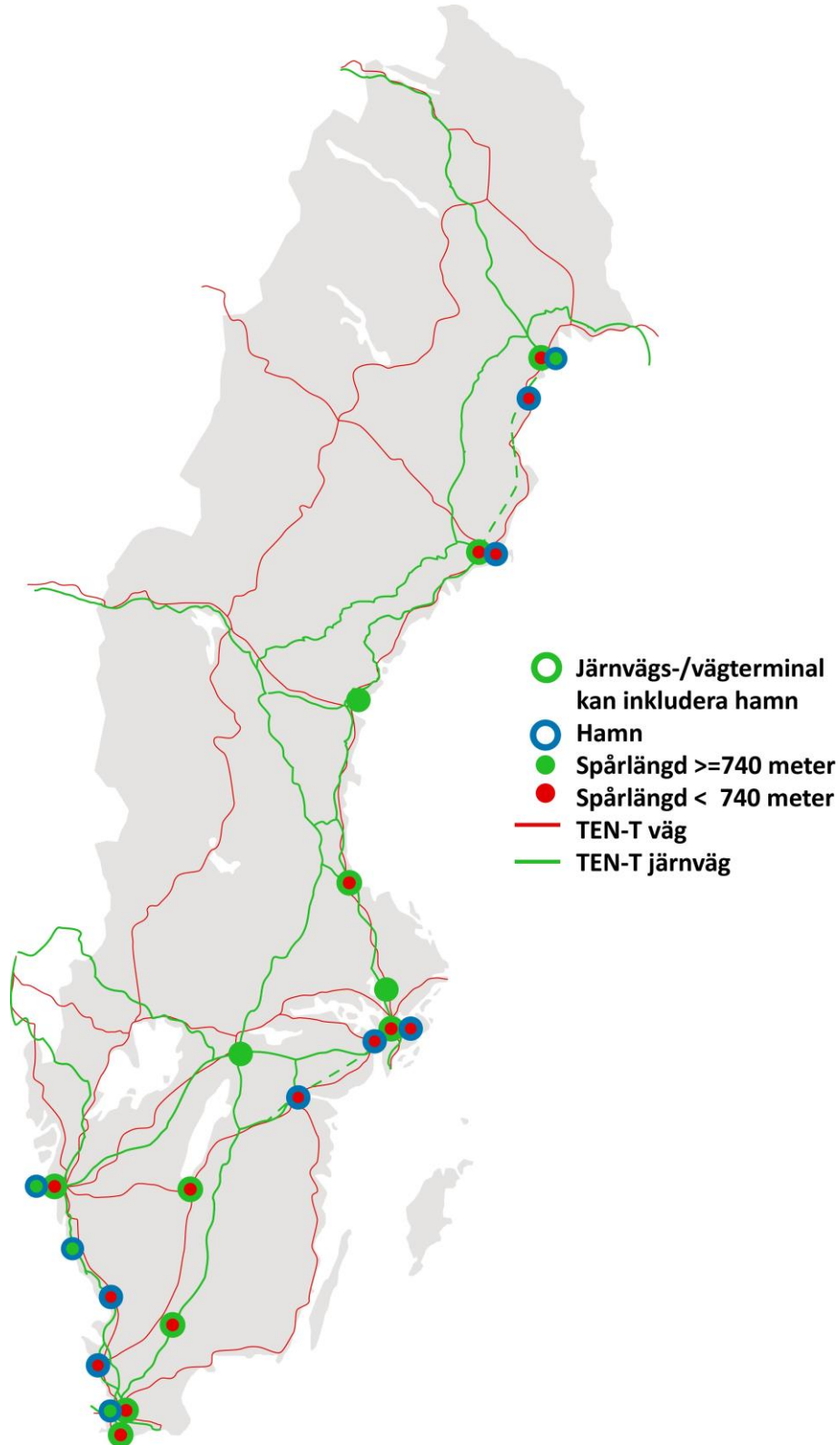
Artikel 38.3 anger att medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att multimodala godsterminaler som är till stamjärnvägsnätet senast 2040 kan ta emot 740 meter långa tåg ”utan särskilda manövrar”. Om det ”inte är ekonomiskt bärkraftigt”, vilket tolkas som samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt motiverat, så ska ”lämpliga åtgärder för att förbättra driftseffektiviteten för 740 meter långa tåg” vidtas.

### **7.5.1 Gapanalys**

Utan särskilda manövrar tolkas som att tåg ska kunna angöra och avgå från en terminal utan att behöva delas. Då ska hanteringsspår, dvs de spår där godset lastas/lossas exempelvis intermodala enheter lyfts till/från tågen, ha tillräcklig spårlängd. Ett flertal av berörda terminaler har hanteringsspår som är kortare än 740 meter, se figur 7.1 nedan. Vad ”lämpliga åtgärder för att förbättra driftseffektiviteten för 740 meter långa tåg” innebär kan behöva utredas men det bedöms som rimligt att överlämningsbangårdar vid godsterminaler behöver ha möjlighet att hantera 740 meter långa tåg. Detta krav kan innebära att dessa bangårdar kan behöva förlängas alternativt justeras. Även olika riktlinjer som Trafikverket har tagit fram kan behöva uppdateras för att skapa tydlighet gentemot övriga aktörer.



**Figur 7.1** Kartan visar multimodala godsterminaler (TEN-T-nätets järnvägs/vägterminaler och hamnar) som är anslutna till stomjärnvägsnätet. Rödmarkering indikerar att hanteringsspåren idag är kortare än 740 meter. Långa tåg behöver på dessa terminaler delas upp. Uppgifterna är hämtade från terminalernas järnvägsnätbeskrivningar, hemsidor alternativt flygfoton.



## 7.5.2 Förslag åtgärd

Det behöver verifieras vilka terminaler som uppfyller kravet om 740 meter långa tåg samt vad "lämpliga åtgärder för att förbättra driftseffektiviteten för 740 meter långa tåg" innebär.

Trafikverket föreslår att det görs i samband med Marknads- och framtidsanalysen som ska genomföras (se avsnitt 7.1). Därefter kan eventuella åtgärder för berörda terminaler preciseras.

## 8 Urbana knutpunkter

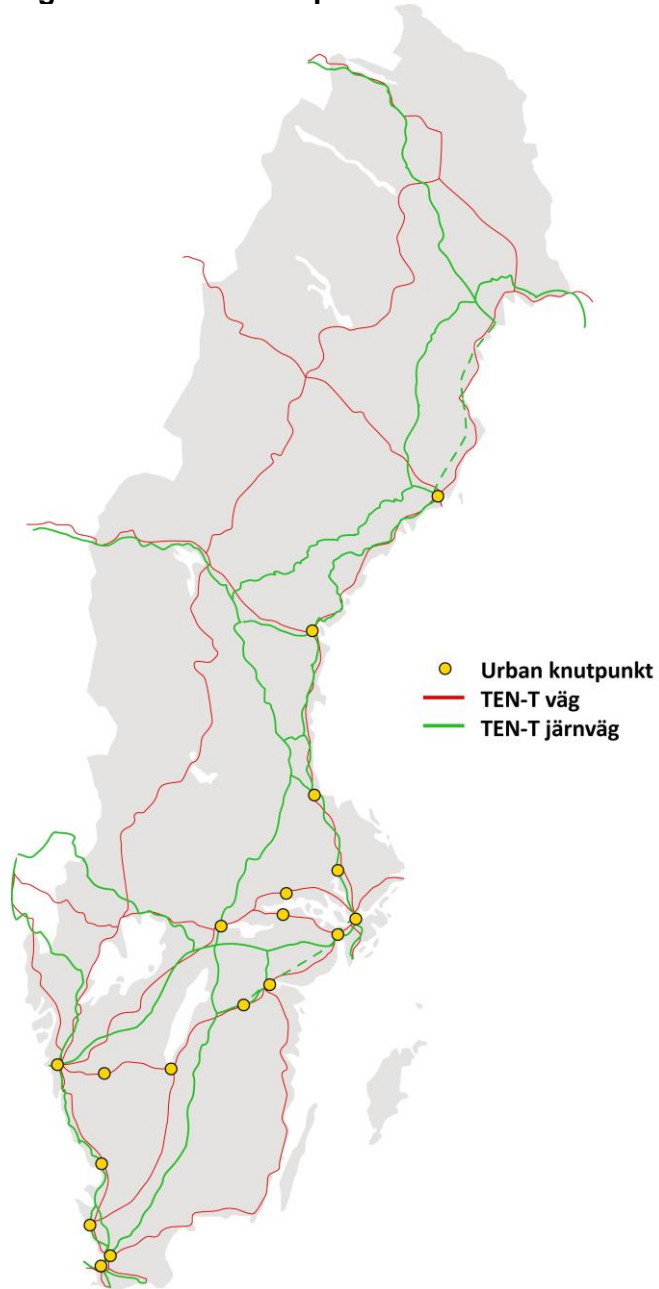
Förordningens avsnitt om urbana knutpunkter inleds med artikel 40 om vilka komponenter som omfattas i de urbana knutpunkterna. För att ingå i det transeuropeiska transportnätet anges att en urban knutpunkt ska ha en befolkning på minst 100 000 invånare eller, om det inte finns någon sådan urban knutpunkt i en Nuts 2-region, vara den huvudsakliga knutpunkten i den Nuts 2-regionen. De utpekade urbana knutpunkter framgår av förordningens bilaga I och II, figur 8.1 nedan och i bilaga 2 i denna rapport. Medlemsstaterna ges möjlighet att föreslå uppdatering av ingående urbana knutpunkter enligt artikel 58 vilket sedan ändrar förordningens bilaga I och II genom delegerad akt från kommissionen. En eventuell delegerad akt ska enligt förordningen antas inom fem år, det vill säga senast 18 juli 2029.

Artikel 41 innehåller kraven för urbana knutpunkter vilka beskrivs i avsnitten nedan.

Artikel 42 innehåller ytterligare prioriteringar för urbana knutpunkter vilket inte utgör krav men kan ha betydelse vid utlysningar av CEF-medel.

Artikel 41.1 a anger att det ska finnas tillgång till laddnings- och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen i enlighet med förordning (EU) 2023/1804. Det är en dubbelreglering och behandlas därför inte i denna rapport (se avsnitt 1.4).

**Figur 8.1 Urbana knutpunkter i TEN-T**



## 8.1 SUMP

Enligt artikel 41.1 b (i) och 41.2 ska medlemsstaterna säkerställa att varje urban knutpunkt ska anta och övervaka en plan för hållbar mobilitet i städer (Sustainable Urban Mobility Plan, förkortat SUMP) senast 31 december 2027. Planen ska enligt förordningen bland annat inbegripa ”åtgärder för att integrera de olika transportsätten och övergå till hållbar mobilitet, främja effektiv utsläppsfri och utsläppsnål mobilitet, inbegripet stadslogistik, och minska luft- och bullerföroreningarna och, om så är lämpligt, bedöma tillgängligheten till transport för användaren”.

Vidare i artikel 41.2 anges att ”När de lokala myndigheterna antar och övervakar planerna för hållbar mobilitet i städer ska de, vid behov i samarbete med nationella myndigheter, göra allt som står i deras makt för att säkerställa att planerna för hållbar mobilitet i städer överensstämmer med riktlinjerna i bilaga V i förordningen, samtidigt som de även tar hänsyn till de långväga transeuropeiska transportflödena”.

### 8.1.1 Gapanalys

Trafikverket har under ca 20 år aktivt arbetat med att ta fram handböcker, checklistor och annat stödmaterial för trafikstrategiskt arbete, först fokuserat på kommunala nivån, men på senare år även den regionala. Många kommuner har arbetat strategiskt med trafikplanering utifrån detta material. Benämningarna skiljer sig åt (trafikstrategi, trafikprogram, trafikplan, mobilitetsplan mm) och även innehållet varierar något.

Enligt en undersökning Trafikverket genomfört 2024 har 16 av de 18 kommunerna en trafikstrategi. De resterande två avser att fastställa under våren 2025. Det är i dagsläge oklart om de fullt ut uppfyller alla bör-krav i Bilaga V i förordningen (Riktlinjer för planering av hållbar rörlighet i städer (SUMP) för urbana knutpunkter).

Det finns en osäkerhet kring definition av stad, knutpunkt respektive stadsområde. Trafikverkets bedömning är att kommunen bör vara upprättare av en SUMP. För att säkerställa att hänsyn tas till det funktionella stadsområdet bör kommunen vid framtagande av SUMP i tidigt skede samverka med region, grannkommuner och/eller andra aktörer som kommunen bedömer relevanta. Kommunen bör i arbetet ta hänsyn till det funktionella stadsområdet, både i processen för framtagandet och i själva SUMP-en<sup>29</sup>. Detta område bör bevakas i det fortsatta arbetet.

---

<sup>29</sup> Se förordningens bilaga V punkt 1

Trafikverkets bedömning är att de urbana knutpunkterna kommer att uppfylla förordningens krav om att ta fram SUMP till år 2027.

### **8.1.2 Förslag åtgärd**

När det gäller kravet att medlemsstaten ska säkerställa ”*antagande och övervakning av en plan för hållbar mobilitet i städer (SUMP)*”, bedömer Trafikverket att det kan säkerställas genom att en nationell kontaktpunkt för planer för hållbar mobilitet i städer har utsetts - se avsnitt 8.5 nedan.

### **8.1.3 Samråd**

SKR har tillsammans med Trafikverket initierat en mötesserie med de urbana knutpunkterna. Under hösten 2024 har tre möten genomförts och mötesserien fortsätter under 2025. Trafikverket har också övergripande informerat om arbetet med regeringsuppdraget vid ett nätverksmöte för regionernas infrastrukturstrategier. De 13 regioner där det finns en eller flera urbana knutpunkter har bjudits in till två möten om status i arbetet.

De berörda kommunerna samt Trafikanalys, Boverket och SKR har haft möjlighet att lämna synpunkter på rapportens avsnitt om Urbana knutpunkter.

## **8.2 Indikatorer**

Enligt artikel 41.1b (ii) ska medlemsstaterna senast 31 december 2027 säkerställa att ”insamling och inlämnande till kommissionen av data om mobilitet i städer för varje urban knutpunkt på områdena hållbarhet, säkerhet och tillgänglighet i enlighet med de indikatorer och den metod som avses i punkt 2”.

Det pågår idag ett arbete inom EU att ta fram ett förslag på en genomförandeakt som ska antas senast den 19 juli 2025. Denna akt ska definiera ett begränsat antal indikatorer samt fastställa en metod och enskilda tidsfrister för inlämnande av data, på mellan tre till fem år.

Trafikverket deltar, tillsammans med Trafikanalys, i detta arbete, på uppdrag av regeringskansliet. I arbetet med att ta fram en genomförandeakt är Sverige representerat av Trafikanalys (lokal nivå) och Trafikverket (nationell och regional nivå). För de europeiska kommun- och regionförbundens samarbetsorganisation inom EU, CEMR (The Council of European Municipalities and Regions) så deltar även SKR i arbetet som observatör.

### **8.2.1 Gapanalys**

Trafikverkets bedömning är att det med hänsyn till processen som beskrivs ovan, inte är möjligt att i dagsläget bedöma i vilken utsträckning de kommande kraven kommer att kunna tillgodoses eller hur arbetet bör organiseras.

### **8.2.2 Förslag åtgärd**

Trafikverket föreslår att man avvaktar att kommissionens antagande av genomförandeakten om indikatorer, senast 19 juli 2025, och att regeringen sedan tar ställning till hur arbetet med indikatorer om mobilitet i urbana knutpunkter bör fortgå och organiseras. Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstagande.

### **8.2.3 Samråd**

SKR har tillsammans med Trafikverket initierat en mötesserie med representanter för de urbana knutpunkterna och Trafikanalys. Under hösten 2024 har tre möten genomförts och mötesserien fortsätter under 2025. På dessa har kommissionens arbete med genomförandeakten och förordningens krav på indikatorer diskuterats och synpunkter har inkommit från flera av kommunerna. Särskilda möten med Trafikanalys har också hållits.

De berörda kommunerna samt Trafikanalys, Boverket och SKR har haft möjlighet att lämna synpunkter på rapportens avsnitt om Urbana knutpunkter.

## **8.3 Multimodala knutpunkter för persontrafik**

I artikel 41.1 c ställs krav på att det ska finnas multimodala knutpunkter för persontrafik i de urbana knutpunkterna senast 2030.

Det ställs för dessa krav på utbyggnad av laddningsstation för bussar och om så är lämpligt tankstation för vätgas.

Multimodala knutpunkter för persontrafik definieras i artikel 3.11. Trafikverket tolkar att ”multimodala knutpunkter för persontrafik” motsvarar det som brukar benämnas resecentrum i Sverige.

### **8.3.1 Gapanalys**

Trafikverket bedömer att kravet om att det ska finnas en multimodal knutpunkt persontrafik uppfylls idag, eftersom alla urbana knutpunkter har minst ett resecentrum.

Trafikverket föreslår att frågorna om utbyggnad av utbyggnad av laddningsstation för bussar och om så är lämpligt tankstation för vätgas hanteras av Energimyndigheten inom deras övergripande uppdrag<sup>30</sup> om infrastruktur för alternativa bränslen.

Trafikverket kommer att kunna bistå Energimyndigheten med information om de multimodala knutpunkterna för persontrafik i de urbana knutpunkterna.

### **8.3.2 Samråd**

Samråd har skett med Energimyndigheten.

De berörda kommunerna samt Trafikanalys, Boverket och SKR har haft möjlighet att lämna synpunkter på rapportens avsnitt om Urbana knutpunkter.

---

<sup>30</sup> Energimyndigheten har fått i uppdrag att bistå regeringen med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.



## **8.4 Multimodala godsterminaler i urbana knutpunkter**

I artikel 41.1 c ställs krav på ”inrättande, förutsatt att detta bekräftas i en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, av minst en multimodal godsterminal, om det inte redan finns en sådan terminal, som möjliggör tillräcklig omlastningskapacitet inom den urbana knutpunkten eller i dess närområde.” Kravet gäller till 2040. En multimodal godsterminal får betjäna flera urbana knutpunkter och vara belägen i själva knutpunkten eller i dess närområde. Multimodal godsterminal definieras i artikel 3.12 och är en terminal för omlastning av gods mellan minst två transportsätt, exempelvis väg-sjöfart eller järnväg-väg.

### **8.4.1 Gapanalys**

I vilken utsträckning detta uppfylls redan idag, beror dels på definitionen av närområde, dels hur ”tillräcklig omlastningskapacitet” definieras. Frågan om omlastningskapacitet i multimodala godsterminaler beskrivs i avsnitt 7. Kommuner som är urbana knutpunkter men inte har någon multimodal godsterminal inom kommungränsen är Borås, Linköping, Lund och Uppsala. Övriga urbana knutpunkter har minst en multimodal godsterminal inom kommungränsen.

För multimodala godsterminaler används ibland termen omland för att beteckna vilket geografiskt område som godset har sin start/slutpunkt inom. Storleken på detta omland varierar exempelvis av typ av terminal, hur lång den totala transportsträckan är samt olika aktörers preferenser.

De urbana knutpunkter som idag inte har en multimodal godsterminal inom kommungränsen kan utifrån dagens behov, ändå sägas uppfylla förordningens krav genom omlastningskapacitet i sitt närområde.

Trafikverkets preliminära slutsats är att Sverige uppfyller kravet.

### **8.4.2 Förslag åtgärd**

Trafikverket föreslår att frågan om hur begreppet ”tillräcklig omlastningskapacitet” bör definieras samt vad som bör räknas som en urban knutpunkts närområde, hanteras i samband med genomförandet av den marknads- och framtidsanalys som ska genomföras enligt artikel 36.3, se avsnitt 7.4. Frågan bör i samband med analysen samrådats med berörda kommuner samt branschaktörer.

### **8.4.3 Samråd**

Trafikverket har vid möte med kommunerna hållit en särskild presentation med efterföljande diskussion om området multimodala godsterminaler. Det kommer

finnas möjligheter för samråd med berörda kommuner inom ramen för arbetet med Marknads- och framtidsanalysen om multimodala godsterminaler.

De berörda kommunerna samt Trafikanalys, Boverket och SKR har haft möjlighet att lämna synpunkter på rapportens avsnitt om Urbana knutpunkter.

## **8.5 Nationell kontaktpunkt för SUMP samt program för SUMP**

Enligt artikel 41.4 ska medlemsstaten senast den 19 juli 2025 utse en nationell kontaktpunkt för planer för hållbar mobilitet i städer och inrätta ett nationellt program för planer för hållbar mobilitet i städer med syftet att bistå de urbana knutpunkterna vid antagandet och genomförandet av planer för hållbar mobilitet i städer.

### **8.5.1 Gapanalys**

Regeringskansliet har i september 2024 utsett en nationell kontaktpunkt på Trafikverket.

SKR, Boverket och Trafikverket har sedan ca 20 år tillbaka arbetat med stöd, riktlinjer och handböcker för framtagande av trafikstrategi för den kommunala nivån. EU:s begrepp SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan, är en spegling av de trafikstrategier som tas fram i Sverige.

Trafikverket har flera gånger uppdaterat och utvecklat stödet, senast 2022 då *Handbok för trafikstrategiskt arbete* lanserades i samverkan med Boverket och SKR. Den kompletterades under 2023 av Trafikverket med fördjupningsdokumentet *Regionalt trafikstrategiskt arbete*.

Syftet med handboken är att vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med trafikfrågor, till exempel i form av en trafikstrategi som är anpassad efter den egna kommunens eller regionens förhållanden. Handboken sätter transportsystemet i sitt sammanhang och sammanlänkar olika områden inom samhällsplaneringen.

Utöver detta har Trafikverket även aktivt stöttat kommuner och regioner i deras trafikstrategiska arbete. Det har, förutom publicerade stöddokument, handlat om seminarier, genomläsning och råd, utbildningar samt startande av nätverk för kommuner som arbetat med trafikstrategier.

Trafikverkets bedömer att ovanstående sammantaget fungerar som ett stöd i enlighet med förordningens skrivning ”ett nationellt program för planer för hållbar mobilitet i städer med syftet att bistå de urbana knutpunkterna vid antagandet och genomförandet av de planer för hållbar mobilitet i städer” som ska tas fram. Det är dock av stor vikt att handboken och övrigt stöd fortsätter att utvecklas för att vara ett relevant stöd för de urbana noderna i deras arbete med SUMP.

## 8.5.2 Förslag åtgärd

Som stöd i arbetet med SUMP föreslås Trafikverket att även fortsättningsvis vara nationell kontaktpunkt för planer för hållbar mobilitet i städer och även ansvara för nationellt program för planer för hållbar mobilitet i städer.

## 8.5.3 Samråd

Se 8.1.3 ovan. De berörda kommunerna samt Trafikanalys, Boverket och SKR har haft möjlighet att lämna synpunkter på rapportens avsnitt om Urbana knutpunkter.

# 9 Krav i kapitel IV Smarta och resilienta transporter

Kapitel IV i förordningen innehåller ett antal bestämmelser om smarta och resilienta transporter.

Artikel 43 pekar ut de IKT-system som ska införas i unionen och därmed bidra till driftskompatibilitet. Innehållet i denna artikel motsvarar tidigare riktlinjer och innebär enligt Trafikverket inga tillkommande krav.

Artikel 44 och 45 är inga strikta krav utan prioriteringar för hållbara godstransporttjänster och ny teknik, vilket inte kommenteras särskilt i detta uppdrag.

Artikel 46 innehåller visst regelverk klimatanpassning och klimatsäkring vilket analyseras nedan.

Artikel 47 om ”Risker avseende säkerhet eller allmän” ordning anger att medlemsstaten under vissa förhållanden ska underrätta kommissionen om eventuella lämpliga åtgärder som vidtagits för att minska vissa risker. Trafikverket kan inte bedöma om denna punkt är relevant för Sveriges del.

Inledning med motivering för att vi endast i huvudsak behandlar artikel i synnerhet 46.1 c och 46.2 samt eventuellt artikel 47.3.

## 9.1 Klimatanpassning

Artikel 46.1 c anger att när projekt av gemensamt intresse planeras och genomförs ska hänsyn tas till infrastrukturens strukturella kvalitet under hela livscykeln, med särskild hänsyn till miljöförhållandena och de förväntade klimatförhållandena i framtiden.

Trafikverket arbetar enligt förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete och i linje med regeringens nationella strategi och handlingsplan för klimatanpassning<sup>31,32</sup>. Enligt förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete uppdateras Trafikverkets klimat- och sårbarhetsanalys regelbundet. Trafikverket har kontinuerligt samarbete med berörda expertmyndigheter för en robust infrastruktur med åtgärder som beräknas vara tillräckliga med marginal för anläggningarnas hela livslängd. Klimat- och sårbarhetsanalyser utgör grund för handlingsplaner och prioritering av riskreducerande åtgärder. Klimatanalyserna bygger på vetenskapligt underlag från Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI) och FN:s klimatpanel IPCC. Krav på miljöhänsyn i vidmakthållande och utveckling av transportsystemet

<sup>31</sup> [Förordning \(2018:1428\) om myndigheters klimatanpassningsarbete | Sveriges riksdag](#)

<sup>32</sup> [Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning - Regeringen.se](#)

uppfylls enligt hänsynsreglerna i miljöbalken samt bestämmelser i plan- och bygglagen<sup>33,34</sup>.

### 9.1.1 Gapanalys

Artikel 46.1 c anger att när projekt av gemensamt intresse planeras och genomförs ska hänsyn tas till infrastrukturens strukturella kvalitet under hela livscykeln, med särskild hänsyn till miljöförhållandena och de förväntade klimatförhållandena i framtiden.

Trafikverket arbetar enligt förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete och i linje med regeringens nationella strategi och handlingsplan för klimatanpassning<sup>35,36</sup>. Enligt förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete uppdateras Trafikverkets klimat- och sårbarhetsanalys regelbundet. Trafikverket har kontinuerligt samarbete med berörda expertmyndigheter för en robust infrastruktur med åtgärder som beräknas vara tillräckliga med marginal för anläggningarnas hela livslängd. Klimat- och sårbarhetsanalyser utgör grund för handlingsplaner och prioritering av riskreducerande åtgärder. Krav på miljöhänsyn i vidmakthållande och utveckling av transportsystemet uppfylls enligt hänsynsreglerna i miljöbalken samt bestämmelser i plan- och bygglagen<sup>37,38</sup>.

Trafikverkets bedömning är att Sverige genom ovan beskrivna nationella regelverk och krav uppfyller förordningens riktlinjer om klimatanpassning samt följer EU:s strategi för klimatanpassning<sup>39</sup>.

## 9.2 Klimatsäkring

Art 46.2 att projekt av gemensamt intresse på (TEN-T-nätet) för vilka en miljökonsekvensbedömning ska utföras i enlighet med direktiv 2011/92/EU, ska vara föremål för klimatsäkring. Klimatsäkring ska göras med beaktande av senast tillgängliga bästa praxis och vägledning för att säkerställa att transportinfrastrukturen är resiliert mot klimatförändringarnas negativa effekter, genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet genom relevanta anpassningsåtgärder, och genom att kostnaderna för växthusgasutsläpp integreras i kostnads-nyttoanalysen.

<sup>33</sup> [Miljöbalk \(1998:808\) | Sveriges riksdag](#)

<sup>34</sup> [Plan- och bygglag \(2010:900\) | Sveriges riksdag](#)

<sup>35</sup> [Förordning \(2018:1428\) om myndigheters klimatanpassningsarbete | Sveriges riksdag](#)

<sup>36</sup> [Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning - Regeringen.se](#)

<sup>37</sup> [Miljöbalk \(1998:808\) | Sveriges riksdag](#)

<sup>38</sup> [Plan- och bygglag \(2010:900\) | Sveriges riksdag](#)

<sup>39</sup> [En ny EU-strategi för klimatanpassning](#)

Klimatsäkring är enligt kommissionens tekniska vägledning<sup>40</sup> en process som integrerar åtgärder för begränsning av klimatförändringar och klimatanpassning i utvecklingen av infrastrukturprojekt.

## 9.2.1 Gapanalys

För att klimatsäkra Trafikverkets projekt tas miljökonsekvensbeskrivningar och särskilda miljöbedömningar fram enligt gällande krav<sup>41</sup>.

För miljöbedömning av väg- och järnvägsprojekt har Trafikverket tagit fram en vägledning<sup>42</sup>. Trafikverkets vägledning ligger väl i linje med kommissionens tekniska vägledning.

Regelverket för kostnads-nyttoanalyser för infrastrukturprojekt i Sverige innehåller krav på att kostnaderna för infrastrukturens växthusgasutsläpp inkluderas<sup>43</sup>. Trafikverkets kalkyler tar också hänsyn till trafikens koldioxidutsläpp. Trafikverket ansvarar för att utveckla de principer som används för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser, vilka presenteras i ASEK-rapporten<sup>44</sup>.

Trafikverkets bedömning är att Sverige genom tillämpning av ovan beskrivna nationella regelverk och krav uppfyller förordningens riktlinjer om klimatsäkring.

---

<sup>40</sup> Kommissionens tillkännagivande — om teknisk vägledning om klimatsäkring av infrastruktur under perioden 2021–2027, [EUR-Lex - 52021XC0916\(03\) - EN - EUR-Lex](#)

<sup>41</sup> Trafikverket: [Lagkrav om miljökonsekvens- och miljöbeskrivning](#)

<sup>42</sup> Trafikverket: [Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt: Vägledning](#)

<sup>43</sup> Trafikverket: [Klimatkrav](#)

<sup>44</sup> Trafikverket: ASEK: [Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden, ASEK](#)

# 10 Krav i kapitel V Korridorer och prioriteringar

Kapitel V handlar innehåller huvudsakligen regelverken för arbetet med de europeiska transportkorridorerna. I kapitlet bedömer vi att det ej finns krav i den mening som uppdraget avser och vi redogör nedan endast för kopplingen till direktiv 2021/1187.

## 10.1 Regelverk som berör direktiv 2021/1187

Direktiv 2021/1187<sup>45</sup> omfattar tillståndsförfaranden som krävs för att godkänna genomförandet av projekt som är en del av på förhand identifierade avsnitt av stornätet eller överstiger en viss kostnad. Medlemsstaterna ska utse en/flera myndigheter som ska fungera som ”utsedd myndighet”. Direktivet innehåller även tex. tidsfrister för tillståndsförfarandet och krav på rapportering.

I Art 53.7, 54.3 f (v) och 59 görs kopplingar av dubbelreglerande karaktär till direktivet och det innebär enligt Trafikverket inga tillkommande krav. Ex. anger Art 59, som avser engagemang med offentliga och privata berörda parter, att under planerings- och anläggningsfasen av ett projekt av gemensamt intresse som omfattas av direktivet måste kraven i direktivet respekteras.

Direktivet är implementerat i förordning (2023:482)<sup>46</sup> där regeringen har utpekat Trafikverket som utsedd myndighet. Som utsedd myndighet ska Trafikverket vara kontaktpunkt för den som är projektansvarig och för andra myndigheter som berörs av projektet eller tillståndsförfarandet. Trafikverket ska också informera om de krav som ställs för att ett ärende ska anses fullständigt förberett för ett tillståndsförfarande och för att projekt ska kunna godkännas, samt övervaka att de tidsfrister som gäller enligt förordningen följs och registrera eventuella förlängningar av sådana tidsfrister. Det åligger Trafikverket att utse en lämplig organisatorisk del inom verket. Utredning om detta pågår.

### 10.1.1 Gapanalys

Trafikverkets bedömning är att Sverige uppfyller förordningen avseende kopplingen till direktiv 2021/1187 genom ovan beskrivna nationella regelverk och krav samt att ingen åtgärd är nödvändig.

<sup>45</sup> [Europaparlamentets och rådets direktiv \(EU\) 2021/1187 av den 7 juli 2021 om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet \(TEN-T\)](#)

<sup>46</sup> [Förordning \(2023:482\) om prövning och samordning av väg- eller järnvägsprojekt inom det transeuropeiska transportnätet | Sveriges riksdag](#)



# 11 Krav i kapitel VI Allmänna bestämmelser

Kapitel VI handlar innehåller bestämmelser om rapportering och övervakning, uppdatering av nätet, kommittéförfarande, utövande av delegering samt översyn som ska ske senast 2033 och bland annat innehålla en bedömning av stomnätets genomförande och särskilt utvärdera dess överensstämmelse med kraven i förordningen.

Artikel 60 innehåller några bestämmelser om nationella planer som kommenteras nedan.

## **11.1 Anpassning av nationella planer till unionens transportpolitik**

Artikel 60 beskriver att medlemsstaterna ska tillse att nationella planer och program som bidrar till utbyggnaden av TEN-T är förenliga med unionens transportpolitik och med de prioriteringar och tidsfrister som finns i TEN-T-förordningen. Medlemsstaterna ska också beakta de prioriteringar som fastställs i arbetsplanerna för de relevanta korridorerna och övergripande prioriteringarna.

I artikel 60.2 ställs krav att medlemsstaten ska tillhandahålla kommissionen relevanta utkast till nationella plan så snart som möjligt efter det att ett offentligt samråd om planen har inletts. Kommissionen får sedan få avge ett yttrande om överensstämmelsen mellan utkastet till nationella planer och TEN-T-förordningen och de europeiska koordinatorens arbetsplaner. Yttrandet påverkar inte de nationella planernas giltighet och ska inte hindra deras antagande och tillämpning. Medlemsstaterna ska också tillhandahålla kommissionen de slutliga nationella planerna när dessa har antagits.

### **11.1.1 Förslag åtgärd**

Regeringen tillhandahåller kommissionen förslaget till nationell plan då det är färdigställt samt den fastställda planen efter regeringens beslut.
--



# 12 Bilagor

## 12.1 Bilaga 1 Uppdraget



Regeringen

Regeringsbeslut

II 3

2024-10-10  
LI2024/01905

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket  
781 89 Borlänge

Uppdrag till Trafikverket att analysera kraven i EU:s reviderade förordning om det trans-europeiska transportnätet (TEN-T)

### Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att analysera de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EU:s reviderade förordning om det transeuropeiska transportnätet [TEN-T]).

Trafikverket ska lämna förslag på hur kraven om urbana knutpunkter kan uppfyllas i Sverige. Trafikverket ska därvidlag tidigt i arbetsprocessen initiera samråd med de kommuner som har utpekats som urbana knutpunkter i den reviderade förordningen. I uppdraget ingår vidare att översiktligt analysera den reviderade förordningens nya krav i övrigt, och i den mån det är påkallat, lämna förslag på kompletterande åtgärder för att Sverige ska kunna leva upp till de nya kraven.

Trafikverket ska i den utsträckning som krävs samråda med berörda kommuner, regioner och myndigheter.

Trafikverket ska senast den 28 februari 2025 lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygd- och infrastrukturdepartementet).

### Skälen för regeringens beslut

Den 13 juni 2024 antogs EU:s reviderade förordning om det trans-europeiska transportnätet (TEN-T). Syftet med den reviderade förordningen

Telefonväxel: 08-405 10 00  
Webb: [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)

Postadress: 103 33 Stockholm  
Besöksadress: Herkulesgatan 17  
E-post: [li.registrator@regeringskansliet.se](mailto:li.registrator@regeringskansliet.se)

är att utveckla ett transeuropeiskt transportnät som är tillförlitligt, heltäckande och håller hög kvalitet. Det ska därigenom säkerställa hållbara förbindelser genom hela unionen utan fysiska luckor, flaskhalsar eller saknade länkar till 2050. Nätverket syftar till att bidra till att den inre marknaden fungerar väl, till den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i unionen och till uppfyllandet av målen för den europeiska gröna given. Nätverket ska enligt förordningen utvecklas stegvis, med mellanliggande etappmål 2030 och 2040.

I den reviderade förordningen har 431 städer utpekats som urbana knutpunkter. Medlemsstaterna ska säkerställa att de urbana knutpunkterna antar hållbara mobilitetsplaner, samt att de senast den 31 december 2027 inrapporterar data till kommissionen.

För att få bättre kunskap om de eventuella åtgärder som kan krävas för svenskt vidkommande bör Trafikverket ges i uppdrag att analysera kraven i den reviderade förordningen.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Siamak Jalali

Kopia till

Finansdepartementet/BA, K och SFÖ  
Landsbygd och infrastrukturdepartementet/RUL, SPN, TM och US  
Klimat- och näringslivsdepartementet/KL  
Sveriges Kommuner och Regioner

2 (2)

## 12.2 Bilaga 2 TEN-T i Sverige

SV

EUT L, 28.6.2024



82/230

ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>



**Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:  
godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

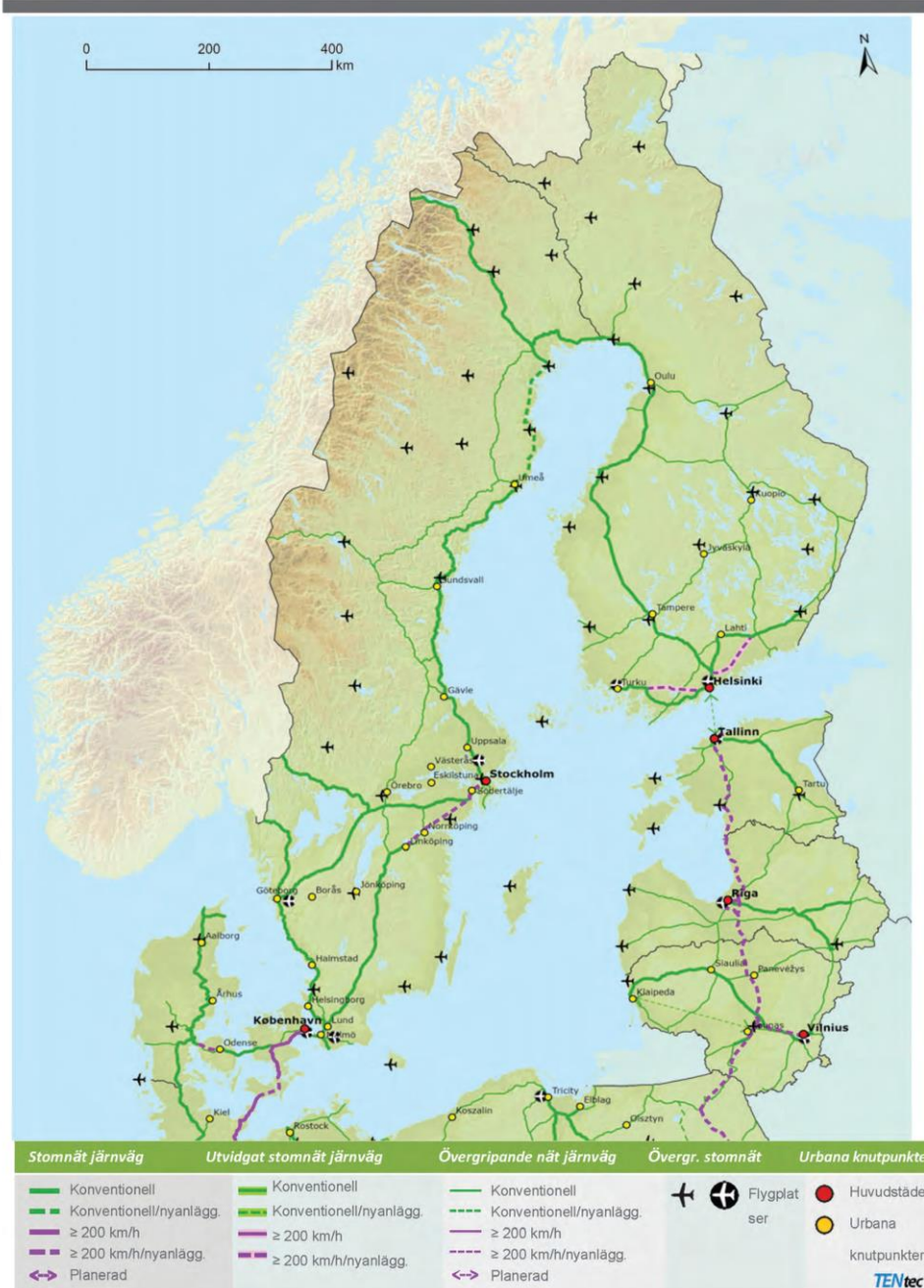






Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:  
**personjärnvägar, flygplatser**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE







**Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:  
vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE



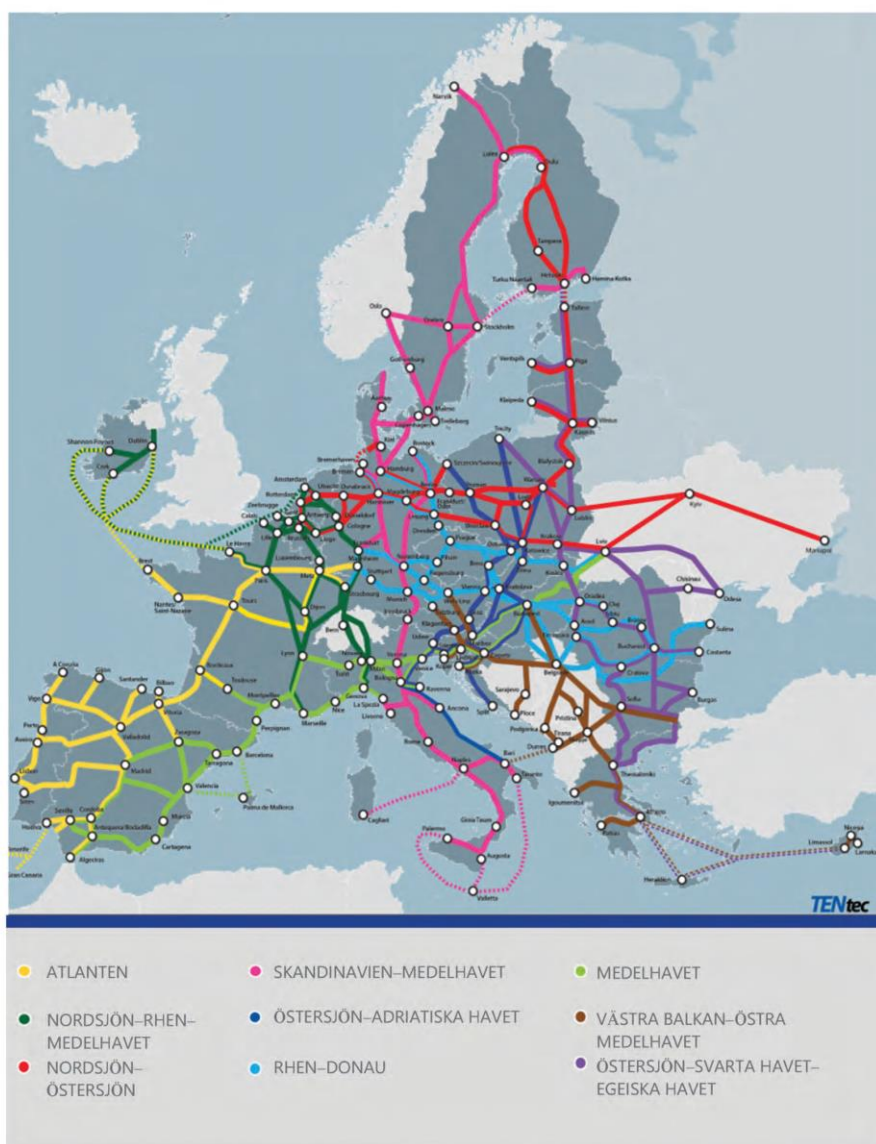
## 12.3 Bilaga 3 De Europeiska transportkorridorerna som berör Sverige

SV

EUT L, 28.6.2024



Kartöversikt för de europeiska transportkorridorerna



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

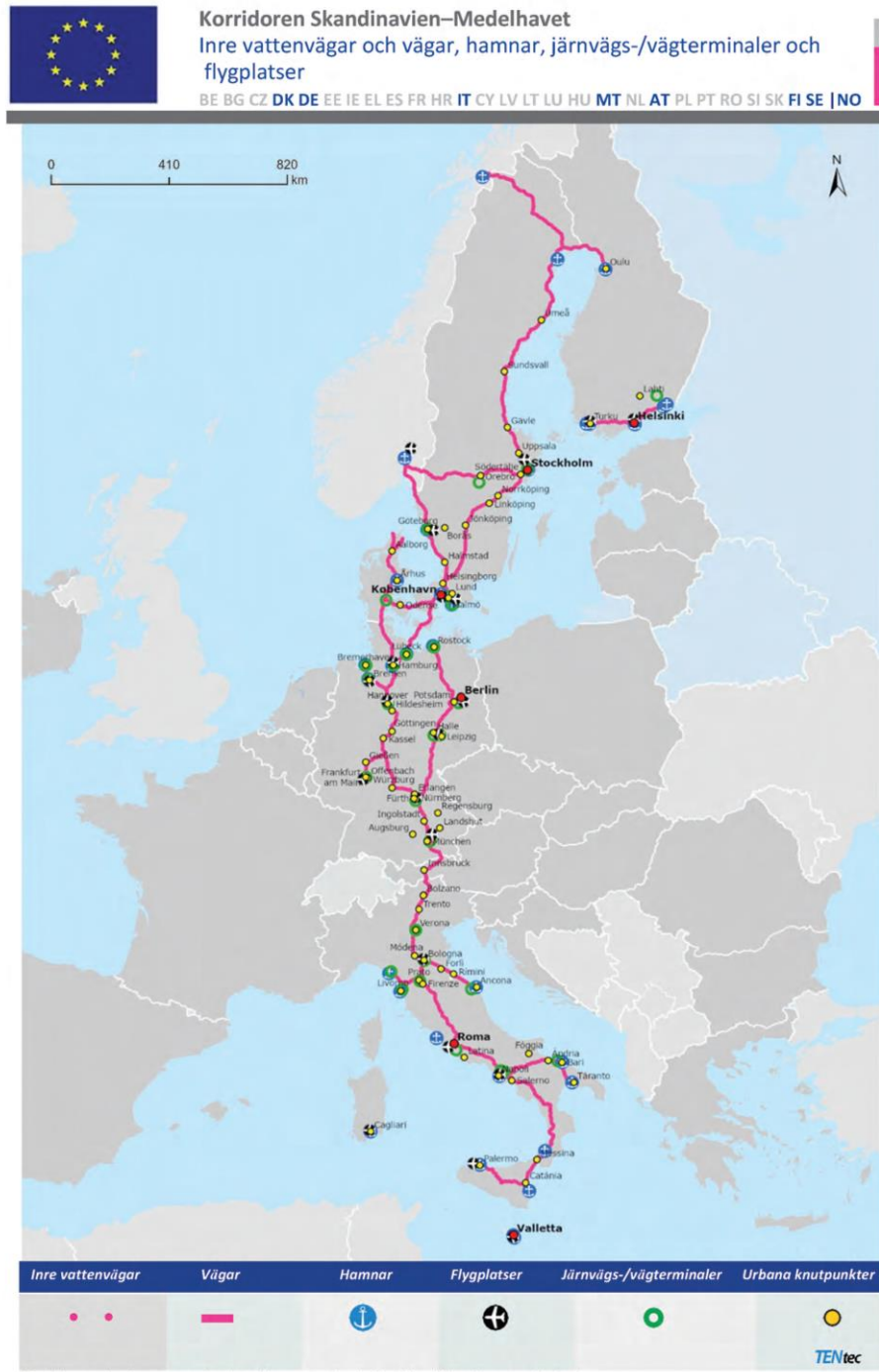


Europeiska transportkorridorer  
Personjärnvägar  
EU-medlemsstater







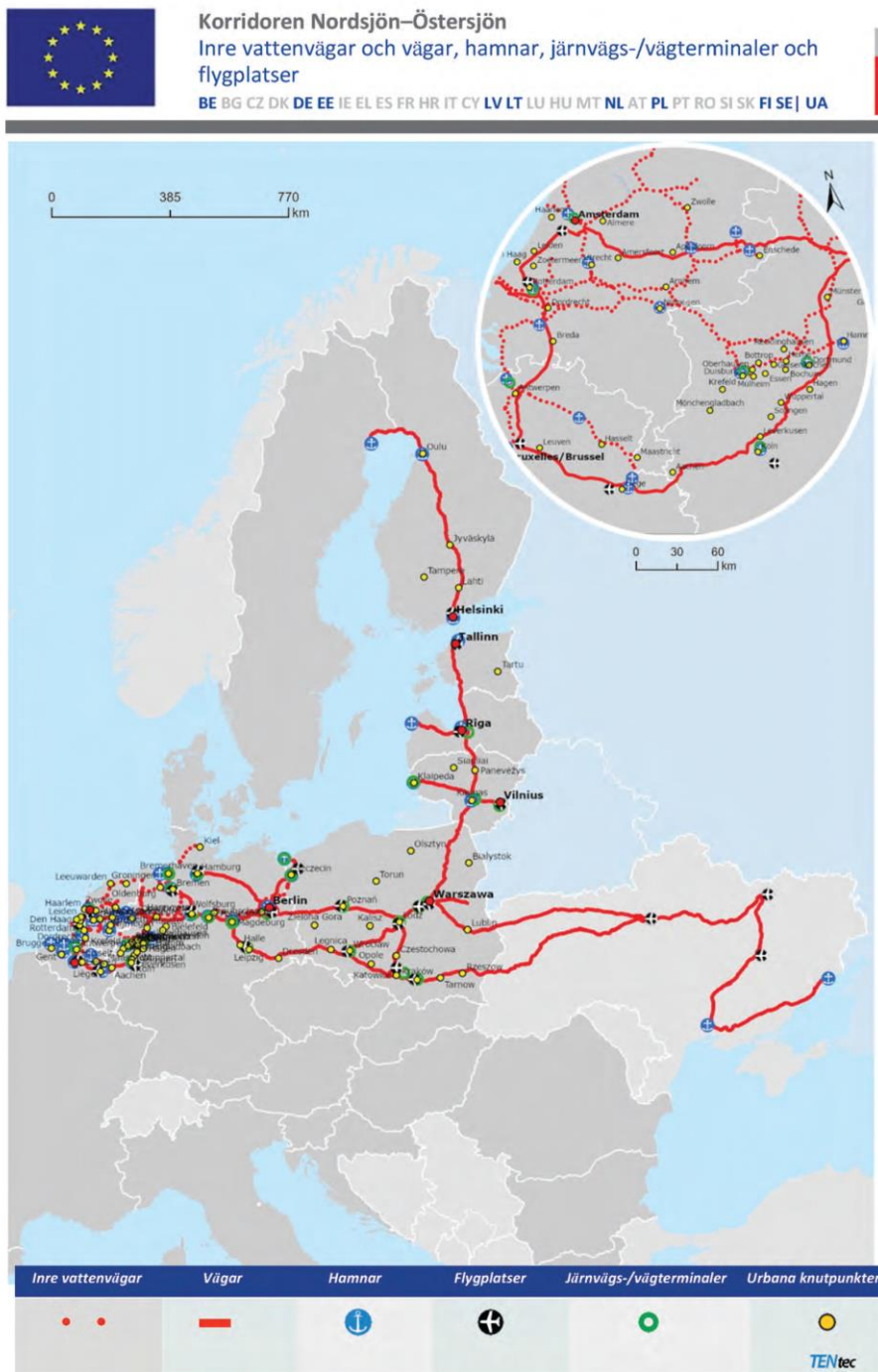


 **Korridoren Skandinavien–Medelhavet**  
**Gods järnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler**  
 BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | NO

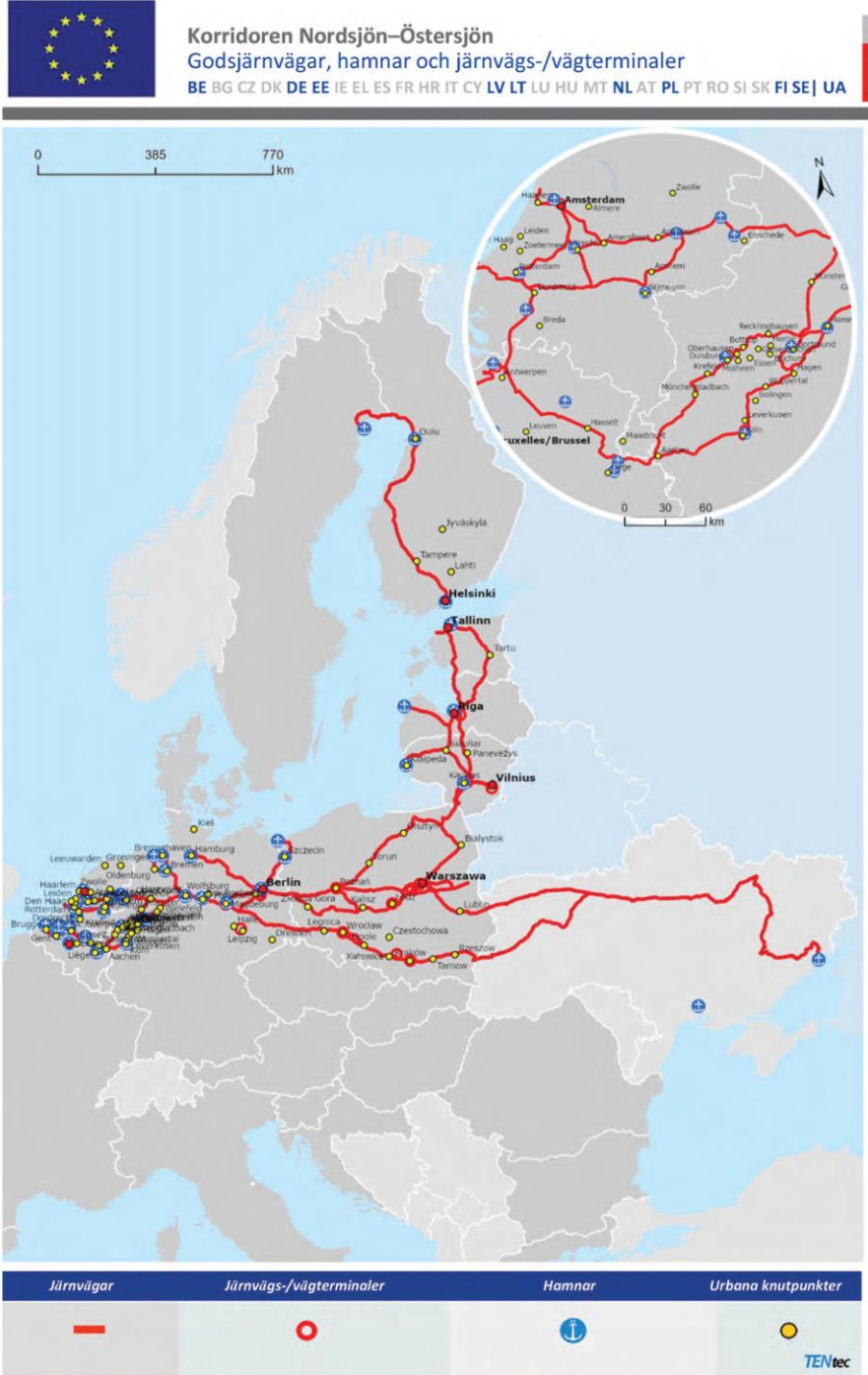


De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.









De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som galler korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



## 12.4 Bilaga 4 Sammanfattande översikt

### Trafikverkets översiktliga bedömningar av kraven

- U** Uppfylls idag
  - U** Uppfylls vid målår med nuvarande inriktning för planeringen
  - E** Uppfylls ej vid målår
  - S** Kräver ställningstagande om Sveriges ambitionsnivå
  - B** Bör bevakas eller utredas vidare
- Två symboler motsvarar två olika målår, för ingående beskrivning av kraven hänvisas till respektive avsnitt i rapporten,

### Järnvägar

- U** 2.1 Elektrifiering (2030, 2050)
- U** 2.2 Axellast 22,5 (2030, 2050)
- ES** 2.3 Tåglängd 740 meter (2030, 2050)
- ES** 2.4 Hastighet gods 100 km/h (2030)
- S** 2.5 Hastighet person 160 km/h (2040)
- U** 2.6 Lastprofil P 394 (2040)
- EU** 2.7 ERTMS (2030, 2050)

### Inre vattenvägar

- U** 3.1 Anslutning till väg- eller järnvägsinfrastruktur (2030, 2050)
- U** 3.2 Öppen godsterminal (2030, 2050)
- U** 3.3 Miljöprestanda (2040, 2050)
- U** 3.4 Minimikrav för inre vattenvägar (-)
- B** 3.5 Kommissionens rätt att anta riktlinjer (-)

### Sjötransporter och det europeiska sjöfartsområdet

- U** 4.1 Anslutning till väg- och järnvägsinfrastrukturen (2030, 2050)
- U** 4.2 Öppen godsterminal (2030, 2050)
- U** 4.3 Hanteringskapacitet för fartyg i inlandssjöfart (2030, 2050)

### Vägar

- U** 5.1 Rastplatser (2040, 2050)
- U** 5.2 Vägvägar (2040, 2050)
- U** 5.3 Väg ITS (2025, 2030, 2050)
- E** 5.4 Mötesseparering (2030)
- S** 5.5 Planskilda korsningar (2030)
- B** 5.6 Certifierad uppställning (2040)

## **Lufttransportinfrastruktur**

- U** 6.1 Anslutning till järnvägsnät (2040, 2050)
- U** 6.2 Öppen terminal (-)
- U** 6.3 Förkonditionerad luft (2030, 2040)

## **Multimodala godsterminaler**

- B** 7.1 Marknads- och framtidsanalys samt handlingsplan (2027, 2028)
- B** 7.2 Laddnings- och tankningsstation (2030)
- B** 7.3 Digitala verktyg (2030)
- B** 7.4 Omlastningskapacitet (2030)
- B** 7.5 Långa godståg (2040)

## **Urbana knutpunkter**

- U** 8.1 SUMP (2027)
- B** 8.2 Indikatorer (2027)
- B** 8.3 Multimodala knutpunkter för persontrafik (2030)
- B** 8.4 Multimodal godsterminal (2040)
- U** 8.5 Nationell kontaktpunkt SUMP och program för SUMP (2025)

## **Krav i kapitel IV Smarta och resilienta transporter**

- U** 9.1 Klimatanpassning (-)
- U** 9.2 Klimatsäkring (-)

## **Krav i kapitel V Korridorer**

- U** 10.1 Streamliningdirektivet (-)

## **Krav i kapitel VI Allmänna bestämmelser**

- B** 11.1 Anpassning av nationella planer till EUs transportpolitik (-)





Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**