



Strasbourg, den 14.12.2021
SWD(2021) 471 final/2

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

om metoden til planlægning af det transeuropæiske transportnet (TEN-T)

Ledsagedokument til

Kommissionens Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013

{COM(2021) 812 final} - {SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

Dette arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene fastlægger den metode til planlægning af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), der anvendes i Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og ophævelse af forordning (EU) 1315/2013 [add reference to Commission proposal of the same package].

Denne metode er baseret på den metode¹, som Europa-Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet anvendte i forbindelse med den lovgivningsmæssige procedure for vedtagelsen af forordning (EU) nr. 1315/2013².

Metoden anvendes til at identificere et samlet transeuropæisk transportnet og et hovednet. Der skal sikres fuld respekt for den relevante EU-lovgivning, når metoden anvendes.

Metoden består af en række kriterier, der anvendes konsekvent. I første fase identificeres det samlede net (kapitel 1). I anden fase identificeres dele af det samlede net som hovednettet (kapitel 2) eller som det udvidede hovednet (kapitel 3).

1. DET SAMLEDE NET

Det samlede net omfatter komponenter for alle transportformer, dvs. jernbanetransport, vejtransport, transport ad indre vandveje, lufttransport og søtransport samt deres forbindelsespunkter og tilhørende trafikinformations- og trafikstyringssystemer.

Det samlede net resulterer i bund og grund af ajourføringen og tilpasningen af det nuværende TEN-T som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Ajourføringen og tilpasningen holdt sig til en række principper som følge af den anvendte metode, nærmere betegnet at:

- (1) Ajourføre det aktuelle TEN-T, så det afspejler fremskridt med hensyn til gennemførelsen, og tilpasse det ved behov som følge af ændringer i planlægningen på nationalt niveau.
- (2) Eliminere blindgyder og isolerede forbindelser i det aktuelle TEN-T, hvis særlige geografiske forhold ikke retfærdiggør dem, enten ved at fjerne sådanne forbindelser eller ved at udvide dem for at lukke netmasker.
- (3) Sikre at minimumsstandarder for beskyttelse af infrastruktur og udstyr overholdes i overensstemmelse med den relevante gældende lovgivning (f.eks. jernbaners interoperabilitet, sikkerhed i vej-tunneller, kategorisering af indre vandveje). Indre vandveje skal som minimum overholde klasse IV i henhold til UNECE.
- (4) Evaluere udvalget af søhavne, der er åbne for erhvervmæssig trafik, i henhold til mindst et af følgende specifikke kriterier:

Passagerer: Søhavne, der er forbundet med landkomponenten i det samlede net, som har et årligt passagertal, der overstiger 1 ‰ af EU's samlede årlige passagertal til søs. Dette årlige passagertal repræsenterer gennemsnittet af summen af de sidste tre

¹ SWD(2013) 542 final.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

år, for hvilke data, der omfatter alle medlemsstaterne, er til rådighed på baggrund af Eurostats offentliggjorte statistikker³.

Gods: Søhavne, der er forbundet med landkomponenten i det samlede net, som har en årlig godsmængde — i forbindelse med håndtering af enten bulk eller non-bulkgods — der overstiger 1 ‰ af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i EU's havne, hvis den lineære interpolation mellem bulk og non-bulkgods overholder følgende formel: $v_b/t_b + v_n/t_n \geq 1$ (hvor v_b er bulkmængden, t_b er bulkterskelen, v_n er non-bulkmængden og t_n er non-bulkterskelen). Denne årlige godsmængde repræsenterer gennemsnittet af summen af de sidste tre år, for hvilke data er til rådighed på baggrund af Eurostats offentliggjorte statistikker⁴.

Søhavne, der indgår i det samlede net som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013, forbliver i det samlede net, hvis den lineære interpolation mellem bulk og non-bulkgods overholder følgende formel: $v_b/t_b + v_n/t_n \geq 0,95$, eller hvis den årlige godsmængde når 85 % af den relevante terskel.

Søhavne, der er beliggende på øer, på betingelse af, at de yder adgang på NUTS 3-⁵ eller øgruppeniveau.

Søhavne, der er beliggende i et perifært område, forudsat, at afstanden over vej til en anden TEN-T-havn er mindst 200 km på vej (idet den korteste vej vælges).

- (5) Evaluere udvalget af lufthavne, der er åbne for erhvervsmæssig trafik, i henhold til mindst et af følgende specifikke kriterier:

Passagerer: Lufthavne, som har et årligt passagertal, der overstiger 1 ‰ af EU's samlede årlige passagertal i luften. Denne årlige godsmængde repræsenterer gennemsnittet af summen af de sidste tre år, for hvilke data er til rådighed på baggrund af Eurostats offentliggjorte statistikker⁶.

Gods: Lufthavne, som har en årlig godsmængde, der overstiger 2 ‰ af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i EU's lufthavne. Denne årlige godsmængde repræsenterer gennemsnittet af summen af de sidste tre år, for hvilke data er til rådighed på baggrund af Eurostats offentliggjorte statistikker⁷.

Lufthavne, der indgår i det samlede net som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013, forbliver i det samlede net, hvis den årlige godsmængde overstiger 85 % af den relevante terskel.

Lufthavne, der er beliggende på øer.

Lufthavne, der er beliggende i et perifært område eller indlandsområder, forudsat at afstanden til en anden TEN-T-lufthavn er mindst 100 km på vej (idet den korteste vej vælges), eller hvis der findes en højhastighedsjernbanelinje i regionen, mindst 200 km på vej (idet den korteste vej vælges).

³ Dataene for årene 2017-2019 er blevet brugt. I absolutte tal beløber denne indledende terskel sig til 392 993 passagerer om året.

⁴ Dataene for årene 2017-2019 er blevet brugt. I absolutte tal beløber denne indledende terskel sig til 2,11 mio. ton om året forsvigt angår bulkgods og 1,45 mio. ton om året for non-bulkgods.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1059/2003 af 26. maj 2003 om indførelse af en fælles nomenklatur for regionale enheder (NUTS) (EUT L 154 af 21.6.2003, s. 1).

⁶ Dataene for årene 2017-2019 er blevet brugt. I absolutte tal beløber denne indledende terskel sig til 1,45 mio. passagerer om året.

⁷ Dataene for årene 2017-2019 er blevet brugt. I absolutte tal beløber denne indledende terskel sig til 30 429 ton om året.

- (6) For indlandshavne er tærsklen sat til 500 000 ton. Tilføj havne, der overstiger tærsklen og behold indlandshavne som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013, medmindre der har været et betydeligt fald i mængden siden 2013. Indlandshavne skal være åbne for erhvervsmæssig trafik og beliggende på indre vandveje, der indgår i TEN-T.
- (7) Tilføj alle multimodale fragtterminaler, der yder gratis adgang til udbydere af logistikydelser og opfylder følgende specifikke kriterier:
- terminalens omladningsmængde overstiger 800 000 ton om året, eller det forventes, at denne mængde nås inden 2030
 - terminalen er forbundet til tre TEN-T-modal-net-komponenter, eller den er hovedplatform i en NUTS-2-region, forbundet med to TEN-T-modal-net-komponenter.

I overensstemmelse med den handlingsplan, der skal udarbejdes af medlemsstaterne efter vedtagelsen af den nye TEN-T-forordning, kan der tilføjes flere multimodale fragtterminaler på et senere tidspunkt.

- (8) Udpege de byknudepunkter, der har et befolkningstal på 100 000 eller flere indbyggere, eller hvis der i en NUTS-2-region ikke findes et sådant byknudepunkt med et befolkningstal på mere end 100 000 indbyggere, det vigtigste knudepunkt i den pågældende NUTS-2-region.

Hvis et sådant knudepunkt endnu ikke er forbundet med TEN-T-nettet, tilføj de respektive jernbane- og vejforbindelser for at forbinde byknudepunktet med TEN-T-nettet.

- (9) Efter fastsættelsen af militære krav vedtaget af Rådet⁸, vurdere den civile brug af militære netelementer og tilføj disse elementer til det samlede net, forudsat at havne, lufthavne, terminaler og indre vandveje opfylder kriterierne ovenfor, og at jernbane- og vejsektioner også bruges af civile, idet duplikater på nettet undgås.
- (10) Tilføj de sektioner af godstogskorridorerne⁹, der af godstogskorridorerne kategoriseres som "hovedruter", "alternative ruter" eller "ICM-linjer" og endnu ikke indgår i TEN-T-nettet.
- (11) Sikre, at alle regioner i den yderste periferi, inkl. deres hovedøer, er forbundet via mindst én havn og én lufthavn, og tilføj de veje på hovedområdet, der forbinder havne og lufthavne.

2. HOVEDNETTET

Hovednettet er en del af det samlede net og omfatter de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet. Derfor er det kun elementer, der indgår i det samlede net, der udvælges til hovednettet.

Det er multimodalt og omfatter derfor alle transportformer og deres forbindelser samt relevante IKT-systemer med henblik på at muliggøre modal integration og multimodal drift.

⁸ Militære krav til militær mobilitet i og uden for EU, opdatering (ST 10921/19), 4. juli 2019, godkendt af Rådet den 15. juli 2019 og konsolideret med den resterende del den 19. juli 2019 (ST 11373/19).

⁹ Godstogskorridorer identificeres i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

På forbindelsesniveau kan undtagelser fra princippet om multimodalitet kun accepteres, hvis en bestemt transportform ikke eksisterer (f.eks. indre vandveje i mange relationer, medlemsstater eller øer uden jernbaner). Desuden lægges der stærkt vægt på interoperabilitet inden for og på tværs af transportformer.

Hovednettet identificeres i henhold til følgende trin:

1. Identifikation af hovednettets hovedknodepunkter:

Disse omfatter de knudepunkter, der har den største strategiske vigtighed i EU, og som identificeres i første fase af planlægningsproceduren:

- hovedknodepunkter for passagerer og gods
- hovedknodepunkter kun for gods
- hovedknodepunkter kun for passagerer.

Der er to kategorier af hovedknodepunkter:

- primære hovedknodepunkter (P), der opfylder de dertil knyttede kriterier, og som derfor udvælges inden nettet formes
- sekundære hovedknodepunkter (S) — disse sekundære knudepunkter anvendes ikke til at forme hovednettet, men identificeres på baggrund af hovednettet, der formes på baggrund af de primære knudepunkter, dog med undtagelse af forbindelser vedrørende sidste kilometer på lokalt plan.

2. Identifikation af forbindelserne mellem de primære hovedknodepunkter:

Multimodale forbindelser udvælges fra det samlede net for at forbinde de primære hovedknodepunkter, idet de følger de tilsvarende (potentielle) vigtigste trafikstrømme, jf. afsnit 2.2.

En anvendelse af denne metode på indre vandveje afslørede, at de næsten alle sammen ville indgå som en del af hovednettet. Derfor anses hele nettet af indre vandveje som en del af hovednettet.

Det "europæiske havområde" er den maritime dimension af TEN-T. For så vidt at forbindelserne i det europæiske havområde har samme funktion som forbindelserne på hovednettet eller sektioner deraf (f.eks. at forbinde hovedknodepunkter på havet), anses de også for at være en del af hovednettet.

I de næste to afsnit fastsættes kriterierne for identifikation af knudepunkter (afsnit 2.1) og forbindelser (dvs. forbindelserne mellem knudepunkterne) på hovednettet (afsnit 2.2).

2.1. Hovednettets hovedknodepunkter

Primære knudepunkter, der former nettet, er markeret med (P), mens sekundære knudepunkter er markeret med (S).

(a) Hovedknodepunkter for passagerer- og godstrafik:

De primære knudepunkter for passager- og godstrafik forbliver dem, der er identificeret i medlemsstaterne i forordning (EU) nr. 1315/2013. Listerne er opført i bilag I og II til nærværende dokument. Disse knudepunkter blev identificeret på baggrund af følgende kriterier:

- A.1 (P) Hovedstaden i hver EU-medlemsstat og byer med samme funktion som en EU-hovedstad.
- A.2 (P) Alle områder kategoriseret som "Metropolitan European Growth Area" (MEGA i the ESPON¹⁰ Atlas 2006).
- A.3 (P) Et byområde eller en byklynge, inklusive dertil knyttede omgivelser som defineret af det dertil svarende byområde ("Larger Urban Zones"/LUZ, jf. Eurostats Urban Audit), som har mere end 1 million indbyggere.
- A.4 (P) Hovedbyen på en ø eller en øgruppe, der udgør en NUTS-1-region, med mindst 1 million indbyggere.
- A.5 (P) Én hovedgrænseovergang pr. transportform mellem hver EU-medlemsstat, der har ydre grænser, og hver af deres nabolande uden for EU, som er den med den største fjerntrafikstrømme. Dette gælder ikke Norge eller Schweiz, idet der er indgået særlige aftaler. Grænseovergange tjener kun som hjælpemålsfunktioner for planlægningen af nettet og udfylder ingen anden hovedknudepunktfunktion.
- (b) Hovedknudepunkter for godstrafik:
- B.1 (S) En søhavn, en havn ved indre vandveje eller en banegodsterminal i et byhovedknudepunkt i henhold til et af kriterierne A.1-A.4.
- B.2 (P) En søhavn eller en havn ved indre vandveje, som har en årlig omladningsmængde på mindst 1 % af den samlede årlige omladningsmængde, der håndteres i EU's søhavne, hvis den lineære interpolation mellem bulk og non-bulkgods overholder følgende formel: $v_b/t_b + v_n/t_n \geq 1$ (hvor v_b er bulk mængden, t_b er bulk tærsklen, v_n er non-bulk mængden og t_n er non-bulk tærsklen). Søhavne, der indgår i hovednettet som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013, forbliver i hovednettet, hvis den lineære interpolation mellem bulk og non-bulkgods overholder følgende formel: $v_b/t_b + v_n/t_n \geq 0,95$.
- (Søhavne, som er umiddelbare naboer og sammen når minimumstærsklen, selv om de ikke ville kunne nå den hver især, kan anses for at være en klynge, hvis de har fælles forbindelser med baglandet, dog med undtagelse af forbindelser vedrørende sidste kilometer, eller hvis de arbejder tæt sammen, f.eks. under fælles forvaltning, eller supplerer hinanden for så vidt angår funktion.)
- B.3 (P) Den største søhavn (for så vidt angår omladningsmængde) langs hver kontinuerlig kystlinje ("façade") i ø-medlemsstater og NUTS-1-regioner, der ikke er et ø-område, som har adgang til havet, og hvor ingen havne er kategoriseret i henhold til kriterierne B.1 eller B.2. Dette gælder kun for kontinuerlige og andre kystlinjer, der er relevante på europæisk plan (f.eks. halvøer, der er længere og bredere end 200 km), idet der ikke tages højde for detaljekystformer.
- B.4 (S) Indlandshavne, der har en grænsefladefunktion i relation til jernbaneforbindelser på hovednet for så vidt angår gods og/eller søtransport, med henblik på at være forbundet med de tilsvarende transportformer.
- B.5 (S) Søhavne, som er hovedindlandshavne i henhold til B.4, og indlandshavne, som er søhavne i henhold til B.3.

¹⁰ ESPON = European Spatial Planning Observatory Network (observationscenter for EU's fysiske og funktionelle udvikling); MEGA = Metropolitan European Growth Areas (ESPON Atlas 2006).

- B.6 (S) Banegodsterminaler, som er beliggende i nærheden af forgrenings- eller krydspunkter på hovednettets jernbaneforbindelser for så vidt angår gods, eller som er beliggende i en hovedsøhavns eller hovedindlandshavns nabolag (f.eks. i samme by).
- B.7 (S) Lufthavne, som har en årlig luftfragtmængde på mindst 1 % af den samlede EU-mængde.
 - (c) Hovedknodepunkter for passagertrafik:
 - C.1 (S) Hovedlufthavnen i hvert byhovedknodepunkt i henhold til A.1-A.4.
 - C.2 (P) Lufthavne, som har et årligt passagertal på mindst 1 % af den samlede EU-mængde.
 - C.3 (P) Byer i relation til søhavne på hovednettet i henhold til kriterie B.2 eller B.3, hvis deres indbyggertal overstiger 200 000 indbyggere i det tilsvarende byområde (LUZ).
 - C.4 (P) Søhavne på hovednettet i henhold til kriterie B.2 eller B.3, hvis de har en relevant brohovedfunktion for passagerfærgeforbindelser inden for hovednettet.

2.2. Hovednettets forbindelser

Mens hovednettet er identisk med det samlede net hvad angår de indre vandveje, gælder følgende kriterier for vej og jernbane. De landbaserede hovednetforbindelser (vej og jernbane) komplementeres af "det europæiske havområde" med henblik på at give passende adgang til ø-medlemsstater og til genvejsforbindelser til eller mellem halvøer.

Hovednetforbindelser har meget stor betydning for fjerntrafikken. De bidrager dermed til en mere homogen og balanceret adgangsstruktur i hele Unionen.

- (d) Passager- og godstransportforbindelser:
 - D.1 Nabobyhovedknodepunkter i henhold til A.1-A.3 er forbundet med hinanden af vej og jernbane. (To hovedknodepunkter anses for naboer, hvis de tilsvarende relevante (eksisterende og/eller kommende) trafikstrømme mellem dem følger en direkte linje og ikke passerer gennem et tredje knodepunkt beliggende et sted midt imellem.)
Mere fjerne hovedknodepunkter er derfor indirekte forbundet med hinanden, hvorved nettet formes.
 - D.2 Under alle omstændigheder krydses hver landgrænselinje mellem to nabo-EU-medlemsstater af mindst én multimodal hovednetforbindelse.
 - D.3 Grænseovergange i henhold til A.5 er forbundet med deres respektive baglandshovedknodepunkter i henhold til A.1-A.3, idet de følger de relevante trafikstrømme.
 - D.4 Landforbindelser kan suppleres af forbindelser fra "det europæiske havområde" med henblik på at forbinde ø-medlemsstater eller byhovedknodepunkter på øer i henhold til A.4 med søhavne på fastlandet eller for at afkorte forbindelser, der ellers skulle have været rundt om en bugt.
- (e) Godstransportforbindelser:
 - E.1 Søhavne i henhold B.2 eller B.3 er kun forbundet til ét baglandshovedknodepunkt hver, idet de følger de relevante trafikstrømme. Forbindelser mellem havne forventes ikke medtaget, men kan resultere af en hovednetforbindelses overordnede rute. I lande med jernbaner omfatter hovednetthavnens baglandsforbindelser både vej og jernbane.

- E.2 Sø- og indlandshavnes samt banegodsterminalers lokale forbindelser i henhold til B.1 og B.4 (de sidste kilometer) anses for at indgå i hovednettet.
- E.3 Alle dele af de indre vandveje, der indgår i det samlede net.
- (f) Passagertransportforbindelser:
 - F.1 I medlemsstater, der har jernbaner, skal lufthavne omfattet af hovednettet være forbundet med jernbanenet inden udgangen af 2030.
 - F.2 Hvad angår passagerer er søhavne i henhold til C.3 og søhavne i henhold til C.4 forbundet med det baglandsbyhovedknudepunkt som søhavnen er forbundet til i forbindelse med gods (i henhold til kriterie E.1).
- (g) Udelukkelse af forbindelser:

Forbindelser i henhold til D, E og F er ikke omfattet af hovednettet, hvis:

- G.1 forbindelsen ikke eksisterer ("manglende forbindelse"), og implementeringen ikke kan retfærdiggøres af dens funktionalitet (f.eks. som en forbindelse, der udgør en del af en potentiel fjerntransportkorridor) eller ikke er gennemførlig inden 2030
- G.2 forbindelsen eksisterer, men opfylder ikke kravene til dens påtænkte funktion i hovednettet, og en opgradering kan ikke retfærdiggøres af dens funktion eller er ikke gennemførlig inden 2030
- G.3 forbindelsen eksisterer, men de respektive trafikstrømme mellem relative knudepunkter er forsvindende lille (f.eks. pga. lange afstande og/eller knudepunkternes lille størrelse) eller kan bundtes på andre (parallelle) forbindelser, der indgår i hovednettet som følge af andre funktionaliteter.

Individuel anvendelse af disse kriterier for de forskellige transportformer gør det muligt at afvige fra princippet om multimodalitet på forbindelsesniveau. Visse forbindelser må kun bestå af vej eller jernbane.

(h) Ruteføring af forbindelser:

- H.1 Forbindelserne skal være så lige og direkte som muligt for at følge de relevante fjerntrafikstrømme, øge effektiviteten og lønsomheden af transporten, støtte territorial samhørighed og bidrage til redueringen af drivhusgasser og luftforurening og til bæredygtig arealanvendelse. Undtagelser er tilladt med henblik på at følge kriterie D.2.
- H.2 Omveje kan retfærdiggøres med henblik på at omgå forhindringer, der ellers ikke kan omgås, samt økologisk følsomme områder (f.eks. Natura 2000-områder), for at forbinde mindre byer, lufthavne, multimodale fragtterminaler osv., og når det er nødvendigt for at sikre respekten for den relevante EU-miljølovgivning. Med henblik på samlet optimering af ruteføringen af forbindelser må de mulige ulemper ved ekstra omveje ikke overstige fordelene ved forbedret regional eller lokal adgang.
- H.3 Forbindelserne skal helst følge infrastruktur, der allerede eksisterer, er under opførelse eller planlægges opført. Trafikstrømme skal bundtes, hvis det er muligt, under hensyntagen til topografiske forhold, miljøindvirkninger, brugernes behov og potentielle flaskehalse.
- H.4 Jernbaneforbindelser kan have forskellig ruter for henholdsvis passager- og godstransport, selv på større skala. Dette kan skyldes forskellige tekniske parametre (stigninger, hastighed, osv.) i overensstemmelse med passager- og godstrafikkens

behov, særlige operationelle situationer med henblik på omgåelse af knudeområder med meget passagertrafik og hensyntagen til reelle fragtstrømme (selv afvigelse fra kriterie D.1, hvis det kan begrundes).

3. **DET UDVIDEDE HOVEDNET**

I tillæg til hovednettet identificeres der et udvidet hovednet for at øge den trinvis gennemførelse af TEN-T. Med henblik herpå er sektioner af det samlede vej- og jernbanenet blevet udvalgt til gennemførelsen inden 2040.

Følgende sektioner udgør det udvidede hovednet:

1. Sektioner, der indgår i de europæiske transportkorridorer, navnlig godstogskorridorenes hovedruter og alternative ruter¹¹.
2. Sektioner, der er relevante for etableringen af det europæiske jernbanenet for højhastighedstog, og som ikke kan gennemføres inden 2030.
3. Sektioner, der er nødvendige for etableringen af multimodalitet langs den europæiske transportkorridor.

¹¹ Godstogskorridorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

Bilag I: Liste over byknudepunkter i hovednettet

BELGIEN

Antwerpen

Bruxelles

BULGARIEN

Sofia

TJEKKIET

Ostrava

Prag

DANMARK

Aarhus

København

TYSKLAND

Berlin

Bielefeld

Bremen

Düsseldorf

Frankfurt am Main

Hamborg

Hannover

Köln

Leipzig

Mannheim

München

Nürnberg

Stuttgart

ESTLAND

Tallinn

IRLAND

Dublin

Cork

GRÆKENLAND

Athen

Iraklion

Thessaloniki

SPANIEN

Barcelona

Bilbao

Las Palmas de Gran Canaria/Santa Cruz de Tenerife

Madrid

Palma de Mallorca

Sevilla

Valencia

FRANKRIG

Bordeaux

Lille

Lyon

Marseille

Nice

Paris

Strasbourg

Toulouse

KROATIEN

Zagreb

ITALIEN

Bologna

Cagliari

Genova

Milano

Napoli

Palermo

Rom

Torino

Venedig

CYPERN

Nicosia

LETLAND

Riga

LITAUEN

Vilnius

LUXEMBOURG

Luxembourg

UNGARN

Budapest

MALTA

Valletta

NEDERLANDENE

Amsterdam

Rotterdam

ØSTRIG

Wien

POLEN

Gdańsk

Katowice

Kraków

Łódź

Poznań

Szczecin

Warszawa

Wrocław

PORTUGAL

Lissabon

Porto

RUMÆNIEN

Bukarest

Timișoara

SLOVENIEN

Ljubljana

SLOVAKIET

Bratislava

FINLAND

Helsinki

Turku

SVERIGE

Göteborg

Malmö

Stockholm

Bilag II: Hovednetgrænseovergange til nabolande

EU-medlemsstat	Naboland	Grænseovergangssted (landevej)	Grænseovergangssted (jernbane)
FINLAND	RUSLAND	Vaalimaa	Vainikkala
ESTLAND	RUSLAND	Luhamaa	Koidula
LETLAND	RUSLAND	Terehova	Zilupe
	BELARUS	Pāternieki	Indra
LITAUEN	RUSLAND	Kybartai	Kybartai
	BELARUS	Medininkai	Kena
POLEN	RUSLAND	Grzechotki	Braniewo
	BELARUS	Kukuryki	Terespol
	UKRAINE	Korczowa	Przemysł
SLOVAKIET	UKRAINE	Vyšné Nemecké	Čierna nad Tisou
UNGARN	UKRAINE	Beregsurány	Záhony
	SERBIEN	Röszke	Kelebia
KROATIEN	SERBIEN	Lipovac	Tovarnik
	BOSNIEN-HERCEGOVINA	Svilaj	Slavonski Šamac
	MONTENEGRO	Karasovići	/
RUMÆNIEN	UKRAINE	Siret	Vicșani
	MOLDOVA	Ungheni	Cristești Jijia
	SERBIEN	Stamora Moravița	Stamora Moravița
BULGARIEN	SERBIEN	Kalotina	Kalotina
	NORDMAKEDONIEN	Gueshevo	Gueshevo
	TYRKIET	Svilengrad	Svilengrad
GRÆKENLAND	ALBANIEN	Kakavia	Krystallopigi
	NORDMAKEDONIEN	Ezvoni	Idomeni
	TYRKIET	Kipi	Pythion