

Förutsättningar för transitering av militära förband genom Sverige

En översikt av infrastruktur, administrativa processer och finansieringsmöjligheter

ANDREAS EKESKÄR, ANNA SVENSSON,
HERMAN ANDERSSON OCH ERIK LUNDBERG



Andreas Ekeskär, Anna Svensson, Herman
Andersson och Erik Lundberg

Förutsättningar för transitering av militära förband genom Sverige

En översikt av infrastruktur, administrativa processer och
finansieringsmöjligheter

Titel	Föresättningar för transitering av militära förband genom Sverige: En översikt av infrastruktur, administrativa processer och finansieringsmöjligheter
Title	Conditions for the Transit of Military Forces through Sweden: An Overview of Infrastructure, Administrative Procedures and Financing Options
Rapportnr	FOI-R--5907--SE
Månad	April
Utgivningsår	2026
Antal sidor	44
ISSN	1650-1942
Uppdragsgivare	Försvarsdepartementet
Forskningsområde	Försvarsekonomi
FoT-område	Inget FoT-område
Projektnr	A12609
Godkänd av	Per Sonnerby
Ansvarig avdelning	Försvarsanalys

Bild: TT NYHETSBYRÅN, Jarno Vuorinen

Detta verk är skyddat enligt lagen (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk, vilket bl.a. innebär att citering är tillåten i enlighet med vad som anges i 22 § i nämnd lag. För att använda verket på ett sätt som inte medges direkt av svensk lag krävs särskild överenskommelse.

This work is protected by the Swedish Act on Copyright in Literary and Artistic Works (1960:729). Citation is permitted in accordance with article 22 in said act. Any form of use that goes beyond what is permitted by Swedish copyright law, requires the written permission of FOI.

Sammanfattning

Sveriges medlemskap i Nato innebär att landet får en central roll som transiterings- och baseringsnation för allierade militära förband. Studien analyserar de förutsättningar som krävs för att utländska styrkor ska kunna passera genom Sverige under fred, kris och krig. Utgångspunkten är de volymer av personal, fordon och förnödenheter som följer med mekaniserade förband och hur dessa påverkar krav på transportinfrastruktur. Med hjälp av generiska planeringsantaganden illustreras omfattningen av de flöden som kan behöva hanteras, från brigadnivå till division och kår.

Vid transitering ställs höga krav på vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser, liksom på omlastningsytor, uppställningsplatser och andra logistiska noder. Nato har fastställt ett antal standarder för bärlighet, kapacitet och funktionalitet som måste uppfyllas för att logistiken ska fungera. Även administrativa processer såsom tullhantering, tillstånd och andra formaliteter är avgörande för att gränspasseringar ska ske effektivt. I regelverken ingår även statusavtal som Sverige har tecknat med Nato, EU och USA.

Slutligen analyseras möjligheter till medfinansiering av infrastruktur. Möjligheterna är begränsade, vilket innebär att huvuddelen av kostnaderna sannolikt behöver bäras nationellt. Sammantaget visar studien att robust infrastruktur, tydliga planeringsprocesser och fungerande administrativa rutiner är grundläggande för att Sverige ska kunna fullgöra sin roll inom Nato.

Nyckelord: militär rörlighet, transitering, transportinfrastruktur, Nato, logistik, värdlandsstöd, försvarsekonomi, medfinansiering

Summary

Sweden's accession to NATO has made the country a key transit and staging area for allied military forces. This study analyses the conditions required for foreign troops to move through Sweden in peacetime, crisis and war. Based on assumptions of volumes of personnel, vehicles and supplies associated with mechanised units, the study looks at the subsequent demands on transport infrastructure. Using generic planning assumptions, the study illustrates the scale of flows that may need to be handled, from brigade-level movements to divisions and corps.

Military transit places significant demands on roads, railways, ports and airfields, as well as on staging areas and logistical nodes. NATO has established standards for load-bearing capacity and functionality that must be met to ensure effective mobility. Administrative processes such as customs clearance and border procedures are equally important to avoid delays. These processes are regulated by status agreements Sweden has entered into with NATO, the EU and the United States.

The study also examines opportunities for co-financing infrastructure investments. These possibilities are limited, implying that most costs will likely need to be borne nationally. Overall, the study shows that robust infrastructure, coherent and well-defined planning processes and effective administrative routines are essential for Sweden to fulfil its role within NATO.

Keywords: military mobility, transit, transport infrastructure, NATO, logistics, host nation support, defence economics, co-financing

Lista över förkortningar

ABCT	Armored Brigade Combat
APOD	Airport of Debarkation
APOE	Airport of Embarkation
BK	Bärighetsklass
C2	Command and Control
CAP	The Ukraine Comprehensive Assistance Package
CEF	Connecting Europe Facility
CSC	Convoy Support Centre
CSSB	Combat Sustainment Support Battalion
DIANA	Defence Innovation Accelerator for the North Atlantic
DSB	Division Sustainment Brigade
FFI	Forsvarets forskningsinstitut
ISO	International Organization for Standardization
JLSG	Joint Logistics Support Group
JSEC	Joint Support and Enabling Command
MA	Marshalling Area
MRE	Meals Ready to Eat
NDPP	NATO Defence Planning Process
NIF	NATO Innovation Fund
NSIP	NATO Security Investment Programme
ROM	Refuel on the Move
RON	Rest over Night
RoRo	Roll-On-Roll-Off
SA	Staging Area
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe
SOFA	Status of Forces Agreement
SPOD	Seaport of Debarkation
SPOE	Seaport of Embarkation
TA	Theatre Area
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
UBL	Unit Basic Load
ÅDT	Årsdygnsmedeltrafik

Innehåll

1	Inledning.....	7
1.1	Uppdraget.....	7
1.2	Syfte	7
1.3	Avgränsningar	8
1.4	Metod och genomförande	8
1.5	Läsanvisning	8
2	Omfattning och infrastrukturkrav för transiterande mekaniserade förband	9
2.1	Mekaniserade förband som dimensioneringsgrund.....	9
2.1.1	Den mekaniserade brigaden	9
2.1.2	Förnödenhetsförsörjning	11
2.1.3	Förnödenheter till en mekaniserad brigad	12
2.2	Division och kår	13
3	Infrastrukturbehov för transitering av Natoförband genom Sverige. 16	
3.1	Logistikens betydelse för Natos norra flank.....	16
3.2	Logistiknätverkets noder	18
3.3	Transportinfrastruktur och Natos krav på logistiknätverket	20
3.3.1	Vägar	20
3.3.2	Järnvägar.....	22
3.3.3	Flygplatser	23
3.3.4	Hamnar.....	24
3.3.5	Behov av övrig infrastruktur	26
3.3.6	Klimatförändringarnas påverkan på infrastrukturen.....	26
4	Juridiska förutsättningar för militär rörlighet	27
4.1	Statusavtal.....	27
4.1.1	Nato SOFA	28
4.1.2	EU SOFA.....	29
4.1.3	DCA-avtal med USA.....	29
4.2	Att få avtalen att fungera i praktiken	30
5	Finansiering av förutsättningar för militär rörlighet.....	32
5.1	Gemensam finansiering	32
5.1.1	Nato	32
5.1.2	EU.....	33
5.2	Gemensam finansiering för infrastruktur?.....	34
5.2.1	NATO Security Investment Programme (NSIP).....	34
5.2.2	Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)	36
5.3	Begränsade resurser.....	37
6	Avslutande diskussion	38
7	Referenser	40
8	Bilagor	44
8.1	Bilaga 1 - Tentativ fordonslista för mekaniserad brigad	44

1 Inledning

Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och omvärldsläget i stort har lett till ett försämrat svenskt säkerhetspolitiskt läge och en förändrad försvarspolitisk inriktning. De svenska försvarsanslagen har ökat och Sverige har tillsammans med Finland gått med i Nato. Detta innebär att Natos nordöstra gräns har förflyttats österut och går nu från Barents hav i norr längs Norges och Finlands gräns mot Ryssland. Det innebär vidare att Natos direkta gräns mot Ryssland har utvidgats, där Finland nu är det Natoland som har längst gräns mot Ryssland.

En ytterligare konsekvens av de förändrade säkerhetspolitiska förutsättningarna är att behovet av att kunna förflytta militära styrkor genom Sverige har ökat. I den planering som rådde under kalla kriget var utgångspunkten ett militärt angrepp mot Sverige, där kriget antogs utkämpas på svenskt territorium. Även om det scenariot inte kan uteslutas har Nato-medlemskapet inneburit att försvaret av Sverige och våra allierade sannolikt börjar längs gränsen till Ryssland i Finland och i Baltikum. Frontlinjen har därför ur ett svenskt perspektiv förflyttats österut och planeringsförutsättningarna är därför annorlunda idag. Med förflyttningen av frontlinjen österut följer också ett ökat behov av att Sverige tillhandahåller de infrastrukturella och administrativa förutsättningar som krävs för att allierade förband ska kunna transitera både till och från fronten. Att effektivt kunna nyttja svenskt territorium blir därmed en nyckel för försvaret av Europas norra flank.

Det är inte bara Sverige som behöver stärka förmågan att transportera militära styrkor. Behovet är stort i hela Europa. I takt med att hotet från Ryssland har ökat har också Nato behövt återgå till att planera och förbereda för ett konventionellt krig i Europa. Flera initiativ för att stärka förmågan pågår såväl på medlemsstatlig som på överstatlig nivå mellan EU och Nato.¹ För Sveriges del innebär detta en utmaning genom att infrastrukturen behöver utvecklas för att kunna hantera större militära transporter, samtidigt som planeringen ställs om till en Natokontext.

Det grundläggande problem som diskuteras i den här rapporten är förutsättningarna för att en utländsk militär styrka ska kunna transporteras genom Sverige, under såväl fred som kris och krig. För att beskriva detta används begreppet transitering, vilket innebär en transport in i, igenom, samt ut ur landet. Fokus är på de förutsättningar som krävs för att transitering ska kunna genomföras, i första hand fysisk infrastruktur samt administrativa och andra stödstrukturer, ur ett försvarsekonomiskt perspektiv. Med fysisk infrastruktur avses exempelvis vägar och broar med tillräcklig hållbarhet, järnvägsterminaler för lastning och lossning samt hamnar med tillräckliga uppställningsytor. Planering ur ett militärt perspektiv kommer inte att beröras. Därmed diskuteras inte heller stråk som kan komma att vara aktuella eller vilka investeringar som krävs för att Sverige ska klara sitt åtagande inom Nato.

1.1 Uppdraget

Studien har skrivits inom ramen för anslagsposten Säkerhets- och försvarspolitisk forskning och analys (SOFFA). Inom SOFFA bedrivs forskning för Försvarsdepartementets behov. Studien har genomförts av personal från SOFFA-projektet Försvarsekonomi och materialförsörjning (FOM).

1.2 Syfte

Syftet med den här rapporten är att, ur ett försvarsekonomiskt perspektiv, ge en grundläggande beskrivning av krav, utmaningar och möjligheter för transitering av militär trupp

¹ För en översikt av åtgärder i Nederländerna, Tyskland och Polen Håkansson, C., Moregård, E., Savolainen, A. (2026) *Moving Towards the Speed of Relevance? Assessing Military Mobility in the Netherlands, Germany and Poland* (FOI-R--5870--SE). Totalförsvarets forskningsinstitut.

genom Sverige. Fokus är på kostnader, finansieringslösningar och resursbehov kopplade till infrastruktur och administrativa processer. Rapporten beskriver vilka volymer av fordon, personal och medföljande materiel som kan komma att transitera genom Sverige, hur transitering praktiskt kan genomföras samt vilka krav detta ställer på den fysiska infrastrukturen. Vidare ges en översiktlig genomgång av de avtal som Sverige har tecknat med Nato och EU i syfte att möjliggöra smidig transitering över landsgränser och hur dessa påverkar svenska regelverk och administrativa processer, liksom förutsättningarna för medfinansiering av infrastruktur från EU och Nato.

1.3 Avgränsningar

Studien lämnar inga förslag eller rekommendationer om hur identifierade behov ska tillgodoseas eller hur eventuella kapacitetsbrister bör åtgärdas. Frågor om finansiering av infrastruktur analyseras inte i detalj och ansvarsfördelningen mellan berörda aktörer behandlas endast översiktligt. Fokus ligger på krav på transportinfrastruktur, i första hand vägar och järnvägar, men även hamnar och flygplatser.

Studiens omfattning inkluderar inte kapaciteten att utnyttja infrastrukturen, exempelvis tillgång till järnvägsvagnar eller lednings- och styrsystem.

Studien är geografiskt avgränsad till norra Sverige och transiteringar mot Finland. Flera av de resonemang och slutsatser som presenteras kan dock vara tillämpliga även i andra delar av landet. De geografiska avgränsningarna innebär vidare att studien inte behandlar skillnader i spårvidd mellan Sverige och Finland eller skillnader i nationell lagstiftning i de länder som berörs av transitering av militär trupp.

1.4 Metod och genomförande

Studien har en deskriptiv ansats och förklarar och sammanför olika perspektiv för att uppnå syftet. Studien baseras i huvudsak på litteraturstudier, där underlaget omfattar ett brett spektrum av källor, från vetenskapliga studier och myndighetsrapporter till offentliga dokument, tidningsartiklar och tal från EU-kommissionärer. Huvuddelen av källorna utgörs av publikationer och dokument från Försvarsmakten, Nato och myndigheter som exempelvis FOI och Regeringskansliet.

Samtliga skriftliga källor som ingår i studien är publikt tillgängliga eller öppna (inklusive Nato Unclassified), även om vissa dokument inte är öppet publicerade utan behöver begäras ut från respektive myndighet eller organisation.

Litteraturen har vid behov kompletterats med informella samtal med företrädare för berörda aktörer. Med informella samtal avses kortare uppföljningar, telefonsamtal eller möten för att klargöra och diskutera innehållet i specifika underlag, snarare än formella och strukturerade intervjuer. De personer som medverkat i sådana samtal redovisas i källförteckningen.

1.5 Läsanvisning

Rapporten är disponerad enligt följande. I kapitel 2 beskrivs de volymer av personal, fordon och förnödenheter som utgör utgångspunkten för de krav som transitering ställer på transportinfrastrukturen. Beskrivningen baseras på generiska planeringsantaganden och återspeglar inte faktiska svenska eller allierade förbandsstrukturer. Kapitel 3 redogör för centrala Natokrav och standarder kopplade till vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser, samt vilka anpassningar dessa kan innebära. Kapitel 4 behandlar de regelverk och administrativa processer som påverkar militär rörlighet, inklusive de avtal som Sverige har tecknat med Nato, EU och USA. Kapitel 5 belyser förutsättningarna för finansiering av sådan infrastruktur, både nationellt och genom EU och Nato. I kapitel 6 förs en sammanfattande diskussion om de huvudsakliga iakttagelserna.

2 Omfattning och infrastrukturkrav för transiterande mekaniserade förband

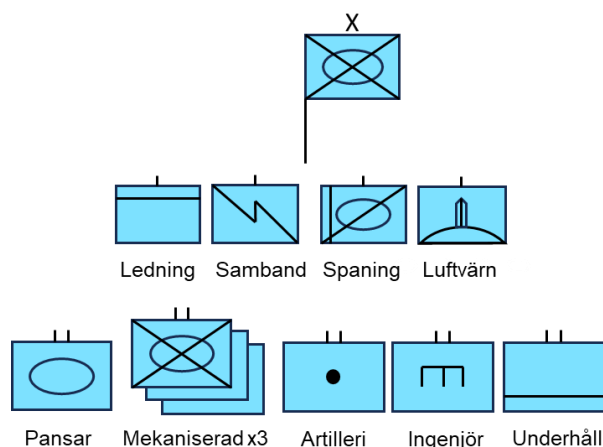
Som bakre område och baserings- och transiteringsnation inom Nato kan Sverige komma att ta emot en stor mängd militära förband med tillhörande personal, fordon och materiel. För att bedöma vilka krav detta ställer på den svenska transportinfrastrukturen krävs en uppskattning av de volymer som kan behöva hanteras. Detta kapitel beskriver därför storleksordningen på olika förbandstyper som kan transiteras genom Sverige och vilka krav transitering av dylika förband ställer på vägar, järnvägar, hamnar och omlastningsytor. De storlekar och fordonsmängder som redovisas är planeringsantaganden baserade på publicerat tillgängligt underlag och avser inte faktiska svenska eller allierade förbandsstrukturer.

2.1 Mekaniserade förband som dimensioneringsgrund

När militära förband transiteras genom ett land består transporterna av tre huvudkomponenter: personal, fordon och förnödenheter. Dessa volymer varierar med förbandets storlek. Markförband organiseras i fasta strukturer med definierade uppgifter, vilket gör dem lämpliga som planeringsunderlag för att uppskatta belastningen på transportinfrastrukturen. Kapitlet utgår därför från en mekaniserad brigad som basenhet och skalar därefter upp volymerna till divisions- och kärnivå för att illustrera de ökade krav som uppstår vid större förband.

2.1.1 Den mekaniserade brigaden

Den mekaniserade brigaden används här som ett generiskt mått på ett tungt markförband som kan vara aktuellt att transitera genom Sverige. Brigaden utgörs av en kombination av infanteri, pansar, artilleri, och ett antal funktionsförband enligt Figur 1 och är avsedd att verka självständigt i både offensiva som defensiva operationer. Brigaden är ett kraftfullt militärt förband som kan anpassas till olika stridssituationer och uppgifter, vilket gör den till en viktig del av moderna militära styrkor och inom Nato benämns den här typen av brigad Heavy Infantry Brigade. Strukturen och omfattningen bygger på öppna källor och är innehållsmässigt inspirerad av en svensk mekaniserad brigad och Armored Brigade Combat Team (ABCT) i amerikanska armén², men representerar inte någon faktisk brigad.



Figur 1 - Mekaniserad brigad av generisk typ.

² Federation of American Scientists. *Army TOE: Table of Organization and Equipment*. <https://man.fas.org/dod-101/army/unit/toe/>. Webbplats besökt 2025-11-19.

Brigaden i denna studie omfattar omkring 6 000 personer och de olika ingående delförbanden framgår i Tabell 1. Personalvolymen är uppskattad och hur stor en brigad är skiljer sig åt mellan olika länder.

Tabell 1 - Förband och uppskattad personalomfattning i en mekaniserad brigad.*

Förband	Personal (ca)	Huvuduppgift
Brigadstab	80	Ledning, planering och samordning av brigadens operationer.
Ledningskompani	200	Tillhandahåller ledningssystem, samband och IT-stöd.
Sambandskompani	200	Upprättar och underhåller kommunikationsnätverk.
Spaningskompani	200	Genomför underrättelseinhämtning, spaning och målföljning.
Luftvärnskompani	200	Skyddar brigaden mot luftangrepp.
Pansarbataljon	600	Huvudstridskraft mot fiendens pansar och förstärkt eldkraft i offensiva operationer.
3 Mekaniserade bataljoner	2 550 (3x850)	Brigadens kärna för markstrid.
Artilleribataljon	550	Eldunderstöd med indirekt eld
Ingenjörsbataljon	650	Fältarbeten, minröjning, brobyggnad, hinderläggning och skyddsåtgärder.
Underhållsbataljon	800	Logistik, reservdelar, reparation, sjukvård och förnödenheter.
Totalt	6030	

* siffrorna är planeringsantaganden och visar inte på exakta svenska eller allierades förbandsstrukturer

Den mekaniserade brigaden i denna studie omfattar cirka 1 275 militära fordon med olika funktion och beskaffenhet. Fordonsparken innefattar alltifrån tunga bandgående fordon som stridsvagnar till lättare hjulgående persontransportfordon. I Tabell 2 listas de fordon som antas ingå i den mekaniserade brigaden sorterade efter viktklass. För en fullständig lista av antagna ingående fordon hänvisas till bilaga 1.

Tabell 2 - Antagen fördelning av fordon i olika viktklasser i den mekaniserade brigaden.*

Viktintervall (ton)	Antal (Ca)	Drivtyp	Exempel
>40	130	Band	Stridsvagnar, Ingenjörsbandvagnar, Bärgningsfordon
20–40	280	Band	Stridsfordon, Självgående artilleri, Ledningsbandvagn
20–40	60	Hjul	Lastväxlarfordon (lastbilar), Luftvärnsfordon
10–20	85	Band	Pansarbandvagnar
10–20	440	Hjul	Pansarterrängbilar, Tankfordon, Rullflaksfordon (lastbil)
≤10	280	Hjul	Lätt terrängbil
Totalt	1 275		

*siffrorna är planeringsantaganden och visar inte på exakta svenska eller allierades förbandsstrukturer

När en mekaniserad brigad med fordon i viktklasser från under tio ton upp till över fyrtio ton ska transporteras på vanliga svenska vägar uppstår flera utmaningar. De tyngsta fordonen (>40 ton), som stridsvagnar, ingenjörfordon och bärgningsfordon, liksom mellantunga fordon, (20–40 ton), som stridsfordon, artilleripjäser samt tunga hjulfordon och lastbilar med lastväxlare, har alla stor bredd och svängradie. Detta skapar problem vid möten på smala landsvägar och i tätorter, där kurvor och korsningar kan bli svåra att passera. Det innebär att de vanligen transporteras på trailers, vilket i sin tur kräver goda möjligheter till lastning och lossning samt rutter med tillräcklig bärighet och höjdprofil. Fordonstyperna kräver särskilda tillstånd och ruttplaneringen måste ta hänsyn till broar, svaga vägavsnitt och kurvradier. Lättare fordon kan framföras utan särskilda anpassningar, men i stora konvojer påverkar de trafikflödet och kräver samordning med civila myndigheter, så som Polisen och Trafikverket.

Att transportera bandgående och tunga fordon på tåg är ett alternativ som kan lösa flera av de problem som uppstår vid vägtransport. Det minskar slitaget på vägarna eftersom fordonen inte körs på asfalt. Det är också ett sätt att hantera de höga vikter och axeltryck som annars begränsar vilka broar och vägavsnitt som kan användas. Järnvägstransport gör det möjligt att flytta tung materiel över långa avstånd utan att belasta vägnätet. Däremot tillkommer trafikplaneringen på räls. Utmaningarna för tågtransporten ligger, förutom i ren kapacitet på järnvägen, främst i logistiken kring lastning och lossning. Bandfordon som stridsvagnar lastas via rampanläggningar upp på järnvägsvagnar och det behövs särskilda flakvagnar som klarar vikter över 40 ton (notera Natos krav om 65 ton).³ Antalet flakvagnar av denna typ blir ofta gränssättande.

2.1.2 Förnödenhetsförsörjning

Ett militärt förband behöver förnödenheter för att kunna verka. Dessa utgörs primärt av mat, vatten, bränsle och ammunition. Förnödenhetsförsörjning beror på sammanhang och typ av operation och är en av huvuduppgifterna för den militära logistiken. Flöden av olika typer av förnödenheter har sin specifika logik och skapar ett komplext system av flöden och återflöden. För den här studien är huvudfokus militär transport - de volymer av förnödenheter som det militära förbandet självt medför vid transitering är av huvudsakligt intresse. Detta innebär en förenkling av det militära problemet, men huvudsyftet är att få en förståelse kring omfattningen av personal, fordon, materiel och förnödenheter, samt vilka krav detta ställer på transportinfrastrukturen.

Nato använder ett femklasssystem för att kategorisera förnödenheter, vilket underlättar planering, försörjning och interoperabilitet mellan medlemsländer. Systemet beskrivs i NATO Logistics Handbook – Annex A Classes of Supply.⁴ De fem klasserna är:

- Klass I – Livsmedel och vatten

Förnödenheter som konsumeras i en jämn takt oberoende av strids- eller terrängförhållanden, till exempel mat, dryck och vatten.

- Klass II – Utrustning och kläder

Artiklar med fastställda tilldelningar i organisations- och utrustningstabeller, till exempel uniformer, personlig utrustning, verktyg och reservdelar.

- Klass III – Bränsle och smörjmedel

Petroleum, oljor och smörjmedel för alla ändamål (utom flygbränsle och vissa specialtillämpningar), till exempel diesel, bensin, smörjfett.

- Klass IV – Bygg- och befästningsmaterial

³ Nato, (2022). *Allied Joint Movement and Transportation Doctrine*. (AJP-4.4).

⁴ Nato, (2007). *NATO Logistics Handbook*.

Material som inte ingår i grundtilldelning, till exempel fortifikationsmaterial, broar, extra fordon eller konstruktionselement.

- Klass V – Ammunition

All typ av ammunition, sprängämnen och kemiska stridsmedel.

2.1.3 Förnödenheter till en mekaniserad brigad

För den här studien kommer ett antal förnödenheter belysas särskilt. Dessa utgör en stor bulk av förbrukningsvaror och skapar en bild av vilken mängd som blir gränssättande vid transport. De valda förnödenheterna är:

1. Livsmedel (Klass I)
2. Vatten (Klass I)
3. Bränsle (Klass III)
4. Ammunition (Klass V)

Livsmedel anges i MRE (Meals Ready to Eat). Om man antar tre MRE per dygn blir det cirka 18 000 MRE per dygn för en brigad på 6 500 soldater.⁵ Begreppet ”Basic Load”⁶ för Klass 1 används för att ange den mängd förbrukningsmaterial inom livsmedel som ett förband ska ha lastat på sina egna fordon för att kunna inleda strid fram till första påfyllnad av förnödenheter. Om man antar 72 timmars-regeln, det vill säga att ett förband ska ha tre dygns förbrukning av förnödenheter för strid, innebär detta 54 000 MRE som Basic Load för Klass 1. Det motsvarar cirka 40 ton och kan packas i fem ISO-containers (standardiserad container i enlighet med International Organization for Standardization antagna dimensioner).⁷

Avseende vatten förväntas brigaden inneha 72 timmars uthållighet men inte att bära hela vattenbehovet själv. Bulkvattenförsörjning sker via Division Sustainment Brigade (DSB) och Combat Sustainment Support Battalion (CSSB). Brigaden har egen reningskapacitet och mobil lagring, men inte en stor flotta av tankbilar.⁸ Vatten kommer att i stor mån försörjas av de orter den mekaniserade brigaden passerar eller tillfälligt baserar vid.

För bränsle planerar amerikanska armén för 570 000–760 000 liter/dygn för en tung brigad i offensiv strid. Ett planeringsvärde kan antas ligga i mitten av intervallet, det vill säga 665 000 liter/dygn. Brigaden förväntas själv klara ungefär ett dygnsbehov plus säkerhetsmarginal och försörjs därefter via underhållsförbanden.⁹

För ammunition kan man utgå från amerikanska arméns definition av ”Unit Basic Load” (UBL).¹⁰ Det är den mängd ammunition som ett förband, till exempel en brigad, ska ha tillgänglig för att kunna inleda strid och klara sig till en första påfyllning. Den ska kunna transporteras med förbandets fordon och hanteras i ett enda lyft. För en amerikansk brigad antas totalt tonnage för 1 UBL till cirka 180–220 ton ammunition för samtliga verkansdelar.¹¹

⁵ Department of the Army. (2015). *Army Field Feeding and Class I Operations*. (ATP 4-41).

⁶ Department of the Army. (2024). *Sustainment Operations*. (FM 4-0).

⁷ Beräkningar inspirerade av Johnson, M., & Coryell, B. (2016). *Logistics Forecasting and Estimates in the Brigade Combat Team*. Army Logistics University. <https://alu.army.mil/alog/2016/NOVDEC16/PDF/176881.pdf>. Rapport hämtad 2025-11-19.

⁸ Department of the Army. (2017). *Water Support Operations*. (ATP 4-44).

⁹ Department of the Army. (2015). *Petroleum Supply Operations*. (ATP 4-43).

¹⁰ Department of the Army. (2023). *Munitions Operations*. (ATP 4-35).

¹¹ RAND Corporation. (2019). *Munitions Planning for Large-Scale Combat Operations*.

Tabell 3 - En mekaniserad typprigads behov av förnödenheter.*

Förnödenhet	Natoklass	Bas	6000 soldater	1 dygn	72 h
Mat (MRE)	I	3	18 000	18 000	54 000
Vatten (liter)	I	15	90 000	90 000	270 000
Bränsle (liter)	III	665 000	665 000	665 000	1 995 000
Ammunition (ton)	V	200	200	200	600

*siffrorna är planeringsantaganden och visar inte på exakta svenska eller allierades förbandsstrukturer

Förnödenheterna översätts ofta till Twenty-foot Equivalent Unit (TEU), vilket är ett standardmått då det i regel är med container som transporterna sker. En rapport från norska Forsvarets forskningsinstitut (FFI) om att ta emot och transitera trupp, har utgått från 350 TEU per 1 000 soldater.¹² Samtidigt pekar en annan studie på att mängden förnödenheter och materiel som transiterande förband tar med sig motsvarar en TEU per soldat.¹³ Det betyder 1 000 containrar per 1 000 soldater. Den högre siffran innebär en betydligt kraftigare påverkan av transporter jämfört med FFI:s beräkningar. Det är dock en siffra som har sitt ursprung i fredsframtvängande och fredsbevarande operationer. Dessa kan avvika i behov jämfört med vad och hur mycket utrustning som krävs i krig.

2.2 Division och kår

Fältpörband kan organiseras i större formationer än brigader. En brigad utgör ofta en delkomponent i en division. När flera brigader samlas i en division tillkommer funktionsförband på divisionsnivå för att lösa kompletterande uppgifter inom verkan och stöd. Dessa förband omfattar specialiserade funktioner som exempelvis attackhelikoptrar, raketartilleri, militärpolis, telekrig och tungtransport. En typisk division grupperar tre mekaniserade brigader av den typ som beskrivits ovan, tillsammans med dessa funktionsförband i bataljons storlek.

I denna studie betraktas divisionen enbart som en multiplikator av den mekaniserade brigaden, baserat på en uppskattning av det totala antalet personer i divisionen. Det är en förenkling som inte tar hänsyn till de nya typer av materiel som tillkommer på divisionsnivå eller att vissa funktioner som finns i brigaden kan överföras till divisionen när dessa samgrupperas.

Om man antar att en mekaniserad brigad av typen som beskrivits ovan består av cirka 6 500 soldater kan det vara rimligt att anta att en division består av cirka 25 500 soldater. Detta ger en avrundad faktor 4,5 som planeringsantagande. Det vill säga, innehållet i en division antas förenklat vara ungefär fyra och en halv gånger större än i en brigad, vad gäller personal, fordon etcetera.

En division kan samgruppera sida vid sida med två till tre ytterligare divisioner inom en kår. På samma sätt som på divisionsnivå tillkommer en rad funktions- och stödförband för att lösa de uppgifter som kårens samlade styrkor ställs inför. Volymen och komplexiteten hos dessa förband ökar markant jämfört med motsvarande enheter på divisionsnivån. I många fall är dessa stödförband så omfattande att deras storlek motsvarar hela brigader.

Om man gör samma antaganden som för divisionen och antar att kåren består av tre divisioner med övriga stödförband uppgår personalvolymen till cirka 120 000. Detta motsvarar en planeringsmultiplikator på 20 i jämförelse med den mekaniserade brigaden. Tabell 4 ger en översikt av vad detta innebär i antalet fordon som ska transporteras.

¹² Landgraf, I. och Hemnes, P.F. (2026). *Vertslandsstøtte under press – en analyse av sivilsamfunnets evne til å støtte Forsvaret ved mottak av allierte landstyrker* (FFI Rapport 02/2026), Forsvarets forskningsinstitut.

¹³ Ekström, T. (2022). *Kriget i Ukraina – Ett logistiskt perspektiv* (FOI Memo 7849), Totalförsvarets forskningsinstitut.

Tabell 4 - Antal fordon för olika intervall för brigad, division och kår.*

Viktintervall (ton)	Drivtyp	Exempel	Brigad (antal)	Division (antal)	Kår (antal)
>40	Band	Stridsvagnar, Ingenjörsvagnar, Bärgningsfordon	130	585	2 600
20–40	Band	Stridsfordon, Självgående artilleri, Ledningsbandvagn	280	1 260	5 600
20–40	Hjul	Lastväxlarfordon (lastbilar), Luftvärnsfordon	60	270	1 200
10–20	Band	Pansarbandvagnar	85	385	1 700
10–20	Hjul	Pansarterrängbilar, Tankfordon, Rullflaksfordon (lastbil)	440	1 980	8 800
≤10	Hjul	Lätta terrängbilar	280	1 260	5 600
Total			1 275	5 740	25 500

*siffrorna är planeringsantaganden och visar inte på exakta svenska eller allierades förbandsstrukturer

I den tidigare nämnda rapporten från FFI räknades på att ta emot och transitera två mekaniserade divisioner, omfattande 50 000 soldater.¹⁴ FFI har i sina beräkningar utgått från den norska Telemarkbataljonen i beräkning av mängd fordon och utrustning per 1 000 soldater, det vill säga totalt 50 bataljoner (se Tabell 5). FFI har inte brutit ner fordonen i olika viktintervall, utan endast delat upp dem i tunga och lätta fordon, där lätta fordon är fordon som tar sig fram för egen maskin vid transitering på land. FFI har också räknat med att det ankommer fem bataljoner per dag och har i beräkningarna även inkluderat det ökade antalet TEU som krävs. FFI har i sin rapport räknat på att fartyg anländer till norska hamnar och lossar fordon och gods. FFI har också gjort antagandet att Östersjön inte är framkomlig och att transportererna därför måste genomföras landvägen. Personella resurser är inte primärt inräknade då all personal inte transporteras med utrustning och fordon.

Tabell 5 - Fördelning av antal fordon och TEU enheter som kan antas transitera genom Sverige.^{15*}

Resurstyp	Telemarkbataljon (per 1000 soldater)	5 bataljoner per dag (5 000 soldater)	50 bataljoner (50 000 soldater)
Personell	1 000	5 000	50 000
Tunga fordon	50	250	2 500
Lätta fordon	240	1 200	12 000
Förnödenheter (TEU)	350	1 750	18 000
Antal RoRo-fartyg	1	5	50
Antal containerfartyg	2	8	75

* siffrorna är planeringsantaganden och visar inte på exakta svenska eller allierades förbandsstrukturer.

Sammantaget visar antaganden på omfattande transporter som kommer transiteras genom Sverige. Som jämförelse redovisas i Tabell 6 årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för tung trafik på fyra olika vägsträckor utifrån data från 2019 som jämförelse¹⁶. Det visar på att transiteringen av en mekaniserad brigad givet fordonsmängderna i Tabell 4 och Tabell 5 inte avsevärt ökar trafikbelastningen på valda sträckor. Då det också är rimligt att anta att transitering sker uppdelat i flera konvojer och att inte alla fordon transporteras på väg utan

¹⁴ Landgraf, I. och Hemnes, P.F. (2026). *Vertslandsstøtte under press – en analyse av sivilsamfunnets evne til å støtte Forsvaret ved mottak av allierte landstyrker* (FFI Rapport 02/2026), Forsvarets forskningsinstitut.

¹⁵ Landgraf, I. och Hemnes, P.F. (2026). *Vertslandsstøtte under press – en analyse av sivilsamfunnets evne til å støtte Forsvaret ved mottak av allierte landstyrker* (FFI Rapport 02/2026), Forsvarets forskningsinstitut.

¹⁶ Natanaelsson, K., Alsterberg, V., Lindblom, H., Lindgren, M., Grudemo, S. Zehaie, F. och Eliasson, J. (2024). *Planeringsunderlag elvägar: Konsekvensbeskrivning av en framtida utbyggnad av elvägar* (TRV 2024/125466), Trafikverket.

också på järnväg och via fartyg minskar belastningen på de berörda vägsträckorna än mer. På mindre vägar än de som redovisas i Tabell 6 blir belastningen dock större. Särskilt i samband med tankning och omlastning då konvojerna kommer att belasta till exempel kommunal transportinfrastruktur. Både Nato såväl som Försvarsmakten har särskilda krav på transportinfrastrukturen vilka framgår i kapitel 3.

Tabell 6 - Antal tunga fordon per årsmedeldygn för fyra sträckor år 2019.¹⁷

Stråk	Sträcka (km)	Medelvärde ÅDT tung	Medelvärde ÅDT tung med släp
E4 Malmö-Stockholm	616	5 170	3 000
E20 Göteborg-Stockholm	472	3 190	1 560
Rv40 Göteborg-Jönköping	140	3 090	1 570
E4 Stockholm-Luleå	897	1 910	890

¹⁷ Natanaelsson, K., Alsterberg, V., Lindblom, H., Lindgren, M., Grudemo, S. Zehaie, F. och Eliasson, J. (2024). *Planeringsunderlag elvägar: Konsekvensbeskrivning av en framtida utbyggnad av elvägar* (TRV 2024/125466), Trafikverket.

3 Infrastrukturbehov för transitering av Natoförband genom Sverige

Transitering av militära förband ställer inte enbart krav på att stora volymer av personal, fordon och förnödenheter kan förflyttas genom Sverige. För att sådana transporter ska kunna genomföras krävs också att den infrastruktur som används uppfyller de krav som Nato ställer på bärighet, kapacitet och funktionalitet. Detta kapitel ger en översikt av de infrastrukturella förutsättningar som är nödvändiga för transitering av allierade förband genom Sverige och beskriver hur dessa relaterar till standarder för Natos logistknätverk (Joint Logistic Support Network, JLSN).

Fokus ligger på vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser eftersom dessa utgör de centrala noderna i transportkedjan. Kapitlet beskriver även hur logistknätverket är organiserat i form av mottagningsområden, omlastningsplatser och stödpunkter samt vilka krav som ställs på dessa när de används för att ta emot och vidareförflytta militära förband. Syftet är inte att specificera åtgärdsförslag, utan att klargöra den typ av kapacitet och dimensionering som krävs för att Sverige ska kunna fungera som transiteringsland- och tillfälligt baseringsland inom Nato.

3.1 Logistikens betydelse för Natos norra flank

Sveriges inträde i Nato markerar en viktig förändring i synen på Sveriges strategiska position och gör Sverige till ett transiterings- och baseringsland med en central roll i logistknätverket. Ett konkret exempel är etableringen av Natos stab för logistikledning, Joint Logistics Support Group Headquarters (JLSG HQ), i Enköping. Deras uppdrag är att koordinera underhåll och transporter av militära förband under ledning av Joint Force Command Norfolk, där Sverige och övriga nordiska länder ingår. Under fredstid bemannas staben av omkring 70 personer. Vid krig kan den bemannas med 160 personer, vilket stärker Natos norra flank.¹⁸

Som transiterings- och baseringsland spelar Sverige en nyckelroll genom att tillhandahålla logistiskt stöd och världlandsstöd för Natos operationer. De militära transporterna omfattar alla typer av resurser, så som människor, materiel, utrustning, förnödenheter, ammunition och bränsle, och sker via land (väg och järnväg), sjö (fartyg) och luft (flygplan). Infrastrukturen för dessa transportslag får stor betydelse för hur effektivt logistiken fungerar. Nato ställer specifika krav på dimensionering och kapacitet för svenska vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar, som alla måste kunna hantera stora volymer av gods och snabb förflyttning under både freds- och krigstid (se kapitel 3.3). Att logistiken fungerar är en förutsättning för en framgångsrik operation. Det inkluderar att den ska klara en varierande dimensionering, där olika materiel och mängder behöver transporteras i olika faser. Sammantaget innebär det att infrastrukturen har en avgörande roll i den operativa planeringen.

Valet av transportslag beror på flera faktorer, inklusive hastighet, kapacitet och säkerhet. Lufttransport har fördelen av snabb förflyttning, men nackdelen av att endast begränsad mängd gods kan tas ombord. Sjötransporter, som används för större volymer, är beroende av fria sjöfartsvägar och kräver tillräckligt stora hamnar för att kunna ta emot tung materiel. Järnvägstransporter är effektiva för att frakta stora och tunga mängder gods på land, men är beroende av att det finns fungerande järnvägsinfrastruktur. Vägar binder samman alla dessa transportslag men marktransporter har begränsningar i lastkapacitet, vilket gör att många fordon krävs för stora volymer.

¹⁸ Regeringskansliet (2025), *Nato etablerar stab för logistikledning i Sverige*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/08/nato-etablerar-stab-for-logistikledning-i-sverige/>. Webbplats besökt 2025-09-25.

Ovanstående gäller enbart gods. För personal utgör flyg det primära transportslaget, eftersom personal normalt flygs direkt till slutdestinationen i stället för att transporteras tillsammans med gods och fordon. Undantag kan förekomma för förare som behöver flygas in separat för att kunna ta över och framföra fordonen från mottagningsområdena.

För att jämföra lastkapaciteten hos de olika transportslagen används ofta TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) som standardmått. En lastbil med släp kan exempelvis transportera mellan två till tre TEU, medan ett godståg med 40 vagnar kan transportera upp till 80 TEU.¹⁹ Ett stort transportflygplan, som C-17 Globemaster, kan lasta mellan sex och åtta TEU.²⁰ Ett stort containerfartyg kan lasta över 20 000 TEU och mindre fartyg har kapacitet under 1 000 TEU.²¹

För att förstärka Natos norra flank är sjötransport via Östersjön ett alternativ, men det finns flera begränsningar. De största fartygen kan inte ta sig in i Östersjön och de befintliga hamnarna på östkusten har inte mottagningskapacitet för så stora fartyg. Dessutom krävs isfria sjövägar under vintermånaderna. Därför kommer en stor del av de resurser som Nato behöver tillföra regionen att transporteras via västkusten eller via Norge, där infrastrukturen bättre uppfyller kraven. Dessutom kan fartygen enklare och fortare lastas av och segla tillbaka för att lastas på igen. Från dessa hamnar sker en omlastning, framförallt till mindre fartyg som uppfyller kraven för att kunna ta sig in i Östersjön och anlöpa hamnar. Omlastning sker också för vidare transport landvägen till Finland.²²

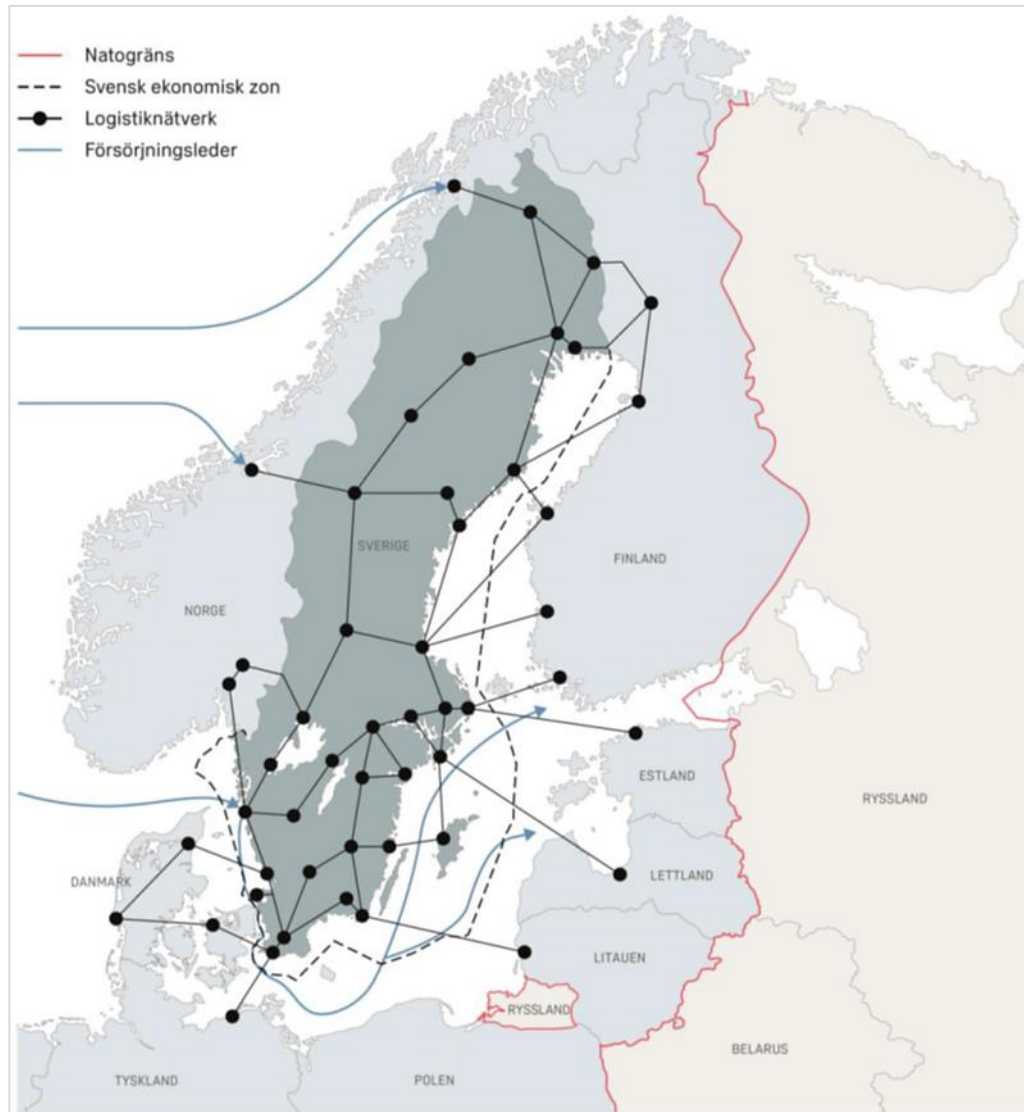
I Figur 2 visas en tänkt bild av de huvudsakliga försörjningsledningarna och logistiknätverket genom Sverige. Figuren avser ge en översikt av de strategiska vägarna och de noder som måste samordnas för att säkerställa en effektiv transportkedja.

¹⁹ Ekström, T. (2022), *Kriget i Ukraina — Ett logistiskt perspektiv* (FOI Memo 7849), Totalförsvarets forskningsinstitut.

²⁰ Sullivan, C. D. (1987), *C-17 CONTAINER STUDY*, US Air Force Center for Studies and Analysis. <https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA362578.pdf>

²¹ DHL (2026). *Guide till storlekar på och typer av lastfartyg*. <https://www.dhl.com/se-sv/home/global-frakt/transporter-utbildningscenter/lastfartyg-typer-och-storlekar.html>. Webbplats besökt 2026-02-13.

²² Samtal med Joakim Pihl, FOI, utplacerad operationsanalytiker och Kim Petersen, Försvarmakten.



Figur 2 - Sveriges geografiska läge och föreslagen schematisk bild av logistiknätverket.
Källa: Försvarsmakten.²³

3.2 Logistiknätverkets noder

Logistiknätverket utgörs av hamnar, flygplatser, vägar och järnvägar som kopplas samman av ett antal noder, benämnda Marshalling Area (MA), Staging Area (SA) och Convoy Support Centres (CSC) inom Nato²⁴. Ett MA är ett mottagningsområde och är i regel placerat i anslutning till hamnar och flygplatser för att samla ankommande gods och fordon inför omlastning och vidare transport. Ett SA är ett större uppsamlingsområde där transiterande förband temporärt samlas och görs redo inför sin marsch i operationsområdet (benämnt Theatre Area, TA inom Nato). Både MA och SA är mer sällan förekommande jämfört med CSC, där avståndet mellan varje CSC är ungefär 200 km. CSC-noderna stöder transiterande förband på väg mot sina slutdestinationer. Ett CSC är avsett att bistå militära konvojer och kunna stödja det civila försvaret under en begränsad tid, beroende på transiteringsbehovet. Detta kan omfatta tankning under färd (Refuel on the Move, ROM) eller tillhandahållande av förläggning för övernattnings (Rest over Night, RON) i upp till 12 timmar.

²³ Försvarsmakten (2025), *Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030* (FM2025-19772:2).

²⁴ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

Varje CSC ska kunna hantera upp till fem konvojer om 20 fordon i turordning och upp till tio konvojer om 20 fordon per dag. CSC ska vara tillgängliga dygnet runt för att säkerställa kontinuerligt logistikstöd.

Nato har specifika krav på de ytor som krävs för ett MA, SA och CSC. Ett MA omfattar 92 000 m² och ett SA omfattar 400 000 m². Storleken på ett CSC varierar beroende på om det gäller RON (se Tabell 7) eller ROM (Tabell 8). Det är dock viktigt att notera att ett CSC inte består av ett enda stort område, utan istället är utspritt i en ort, som illustreras i Figur 3. De ytor som tas i anspråk är de tillgängliga områden som finns i den aktuella orten. De angivna ytorna är minimikrav.

Eftersom varje MA, SA och CSC är placerad i en specifik ort kommer det att påverka både transportinfrastrukturen och annan civil infrastruktur, så som vatten- och avloppssystem, avfallshantering, el- och IT-försörjning, sjukvård, med mera. Den typen av civil infrastruktur ansvarar i regel regionala och kommunala förvaltningar för. Varje militärregion har ansvaret att koordinera med civilområdesansvariga och områdesansvariga myndigheter.²⁵

Det är också viktigt att understryka att transitering av militära förband planeras kunna genomföras över hela konfliktskalan, från fredstid utan höjd beredskap till kris och krig.²⁶ Vid val av placering för ett MA, SA och CSC måste därför civil infrastruktur beaktas noggrant. Dels på grund av belastningen på civil infrastruktur, dels på grund av hanteringen av farligt gods, så som bränslen och ammunition.

Tabell 7 - Infrastrukturkrav på markyta för CSC av typ RON.²⁷

Krav	Noteringar
Förläggning	5 000 m ²
Fordonsparkering	15 000 m ²
Sanitetsanläggning för upp till 1 000 personer per dag	625 m ²
Bespisningsfaciliteter för upp till 1 000 personer per dag	1 250 m ²
Hårdgjort underhållsområde	2 500 m ²
Tankningsområde (inklusive lagring)	1 250 m ²
Anläggning för uppdragsstöd (till exempel logistik, administration)	400 m ²
Område för farligt gods, till exempel ammunition (exklusive säkerhetsavstånd)	2 500 m ²
Anläggningar för CSC-operationsenhet	10 000 m ²
Närliggande helikopterlandningsplats	10 000 m ²
Total yta	~ 50 000 m²

Tabell 8 - Infrastrukturkrav för CSC av typ ROM.²⁸

Krav	Noteringar
Fordonsparkeringsyta (fyra konvojer om upp till 20 fordon)	4 000 m ²
Sanitetsanläggningar för upp till 50 soldater per 15 minuter	Tillgänglighet
Tankningsområde med mobila tankstationer. Område för tankning av upp till 20 fordon var 15 minut via fyra mobila tankstationer på plats	500 m ²
Total yta	~ 4 500 m²

²⁵ Försvarsmakten (2024), *Försvarsmaktens behov av civilt stöd vid höjd beredskap i Värmlands län* (FM2024-27449:2).

²⁶ Nato (2025). *AJP-4 Allied joint doctrine for sustainment of operations*, Edition C, Version 1.

²⁷ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

²⁸ Ibid.



Figur 3 - Schematisk illustration över logistiknätverket med TA, MA, SA och CSC utplacerade. Förklaringar av övriga förkortningar: APOD (Airport of Debarkation) och APOE (Airport of Embarkation), vilket är flygplatser för avlastning respektive pålastning; SPOD (Seaport of Debarkation) och SPOE (Seaport of Embarkation), vilket är hamnar för avlastning och pålastning; FLS (Forward Logistics Site, framskjuten logistikbas); DOB (Dispersed Operating Base, utspridd flygbas). Källa: Försvarsmakten/Kim Petersen.

3.3 Transportinfrastruktur och Natos krav på logistiknätverket

Den transportinfrastruktur som berörs i logistiknätverket utgörs på land primärt av vägar och järnvägar, med flygplatser och hamnar som sekundära komponenter. Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar, medan kommunala och enskilda vägar faller under respektive huvudman. Försvarsmakten har ett ramavtal med Trafikverket avseende samordning inom totalförsvaret, vilket säkerställer att militära behov integreras i den civila planeringen.²⁹

I planförslaget för den nationella transportinfrastrukturen 2026–2037 har Trafikverket beaktat totalförsvarets behov.³⁰ Planering har skett i dialog med Försvarsmakten, länsstyrelserna och sektorsansvariga myndigheter, vilket har bidragit till utformningen av förslaget. Åtgärder som är viktiga för både militärt och civilt försvar kräver särskilda beslut och särskild finansiering enligt regeringens direktiv.³¹ Det innebär inte att alla åtgärder i planförslaget motiveras enbart av totalförvarsskäl, men totalförsvarets behov har varit ett viktigt kriterium vid prioriteringen.

Nato har även sammanställt minimikrav och kriterier för den infrastruktur som ingår i logistiknätverket för olika transportslag. Dessa krav syftar till att säkerställa att förstärkning, underhåll och försörjning kan upprätthållas under transitering och mottagande av allierade förband.³² Kraven ligger till grund för innehållet i efterföljande delkapitel.

3.3.1 Vägar

Vägnätet utgör den centrala landbaserade länken i logistiknätverket och sammanbinder mottagningsområden (MA), CSC-noder och förbandens slutdestinationer, ofta ett SA. För

²⁹ Försvarsmakten (2024), *Ramöverenskommelse om samarbete mellan Försvarsmakten och Trafikverket*, FM202-15682:1

³⁰ Trafikverket (2025), *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (TRV 2025/37255).

³¹ Trafikverket (2025), *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (TRV 2025/37255).

³² Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

att säkerställa robusthet krävs god redundans i vägnätet, det vill säga tillgång till alternativa rutter om en planerad sträcka är blockerad eller inte kan användas av annan anledning. Sveriges geografi och demografi innebär att vägnätet är betydligt starkare i nord-sydlig riktning än öst-västlig och att det är mer finmaskigt i södra delen av landet än i norra.

Bärighetsförmågan regleras genom det svenska systemet av bärighetsklasser (BK) som anger vilka vikter vägar och broar får belastas med. Systemet omfattar fyra klasser:³³

- BK1 tillåter upp till 64 tons bruttovikt och är standard för de flesta statliga vägar.
- BK2 tillåter upp till 51,4 ton.
- BK3 tillåter upp till 37,5 ton.
- BK4 infördes 2018 och tillåter upp till 74 ton på särskilt förstärkta vägar.

Om inget annat anges gäller BK1 för allmänna vägar. Som jämförelse har de flesta europeiska länder en bruttoviktsgrens på 40 ton³⁴ medan Sverige och Finland tillåter både tyngre och längre ekipage. Det beror bland annat på gles bebyggelse och omfattande skogsindustri.

Militära transporter innebär särskilda utmaningar i relation till BK-systemet. De tyngsta militära fordonen, exempelvis stridsvagnar och ingenjörfordon, överskrider ofta BK1-gränsen och överstiger även axeltrycksbegränsningarna för civila vägar. Dessa fordon transporteras normalt på maskintrailers dragna av lastbil, vilket i sin tur ökar det totala ekipagets vikt.

Även om BK4 möjliggör transporter upp till 74 ton är dessa vägsträckor ännu inte fullt utbyggda. I den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 anger Trafikverket att hela stamvägnätet ska vara tillgängligt för BK4 år 2030 och att det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara upplåtet för BK4 år 2033. Vid planperiodens slut är avsikten att samtliga vägar som tidigare var klassade som BK1 ska vara klassade som BK4.³⁵

Både Försvarsmakten³⁶ och Nato³⁷ ställer krav på vägnätets belastningsförmåga, körfältsbredd, höjd och lutning. Natos minimikravkrav redovisas i Tabell 9 och Tabell 10, medan Försvarsmaktens minimikrav framgår av Tabell 11. Belastningskraven är i båda fallen dimensionerade för transporter av stridsvagn på maskintrailer. Kraven omfattar utformning av cirkulationsplatser och placering av exempelvis stolpar, trafikljus och vägmärken. Försvarsmakten understryker att dessa krav bör beaktas vid all planering av väginfrastruktur, särskilt eftersom en stor del av militära transporter kan förväntas ske i bebyggelse, exempelvis i samband med ankomst till och avfärd från ett CSC.³⁸

³³ Trafikverket (2025). *Bärighetsklasser (BK) på vägar och broar*, <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/bk--barighetsklasser-pa-vagar-och-broar/>, Webbplats besökt 2025-10-13.

³⁴ Kalman, B. och Ullberg, J. (2020) Bärighetsklass BK4 – hur påverkas det äldre vägnätet?. *Bygg & teknik*. Publicerad 2020-08-27. <https://byggteknikforlaget.se/barighetsklass-bk4-hur-paverkas-det-aldre-vagnatet/>. Webbplats besökt 2025-10-10.

³⁵ Trafikverket (2025). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (TRV 2025/37255).

³⁶ Försvarsmakten (2024). *Försvarsmaktens behov av civilt stöd vid höjd beredskap i Värmlands län* (FM2024-27449:2).

³⁷ Nato (2024). *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

³⁸ Försvarsmakten (2024). *Försvarsmaktens behov av civilt stöd vid höjd beredskap i Värmlands län* (FM2024-27449:2).

Tabell 9 - Natos minimikrav avseende lastklassificering av väg i logistknätverket.³⁹

Fordonstyp	Minsta enkelfilig trafik	Önskad enkelfilig trafik	Minsta tvåfilig trafik	Önskad tvåfilig trafik
Bandfordon	80 ton	90 ton	50 ton	80 ton
Hjulfordon	45 ton	120 ton	35 ton	105 ton

Tabell 10 - Natos minimikrav för dimensionering av väg i logistknätverket.⁴⁰

Vägtyp	Höjd	Körfältsbredd	Lutning	Lutningsvinkel
Huvudsakliga försörjningsvägar	4,5 m	4,5 m	Max 6 %	600 m
Anslutningsvägar	4,1 m	3,1 m	Max 8 %	500 m

Tabell 11 - Försvarsmaktens minimikrav på väginfrastruktur i logistknätverket.⁴¹

Aspekt	Krav
Tågvikt	105 ton
Axel- och boggitryck	12 och 30 ton
Fordonsbredd utan last	3,4 meter
Lastbredd	4,2 meter
Fordonstyp	Dragbil och maskintrailer med styrande axlar
Körfältsbredd	Minst 4 meter med vägren om minst 0,5 meter. Rekommenderad minsta bredd 5 meter
Fri höjd	Minst 4,5 meter
Cirkulationsplatser	Innerdiameter minst 20 meter, ytterdiameter minst 32 meter, med körfältsbredd (även vid in- och utfart) minst 6 meter

Sammantaget innebär Försvarsmaktens och Natos krav att militära transporter kan komma att överstiga även BK4-standardens dimensionering. Det kan orsaka betydande påfrestningar på väginfrastrukturen. Särskilt broar kan kräva särskild analys och vissa passager kan behöva trafikeras över flera körfält för att fördela lasten. Civila transporter som överskrider BK-kraven förekommer redan i dag, exempelvis vid flytt av tunga anläggningsmaskiner. Dessa genomförs dock med dispens och med särskilda villkor, vilket begränsar slitaget.⁴² Vid militära transiteringar kan däremot flera tunga fordon röra sig samtidigt, vilket ökar belastningen avsevärt. Detta kräver noggrann ruttplanering och i vissa fall tillfälliga anpassningar av vägar, exempelvis att vägar görs enkelriktade för att säkerställa tillräcklig framkomlighet.

3.3.2 Järnvägar

Järnvägar utgör tillsammans med vägar den huvudsakliga landbaserade transportinfrastrukturen i logistknätverket. Järnvägstransporter har fördelen att kunna hantera mycket tunga laster, så som stridsvagnar och bärgningsfordon, och kan transportera dessa effektivt över längre avstånd. Detta ställer höga krav på järnvägsinfrastrukturen, vilket omfattar bangårdar, spår, terminaler, tunnlar och broar. För att omlastning ska fungera krävs att terminalerna har ramper som klarar tunga bandgående fordon samt kranar som kan hantera containrar.

³⁹ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

⁴⁰ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

⁴¹ Försvarsmakten (2024), *Försvarsmaktens behov av civilt stöd vid höjd beredskap i Värmlands län* (FM2024-27449:2).

⁴² Transportstyrelsen. *Odelbar last och fordon som överskrider vikt- och dimensionsbestämmelser*. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/gods-och-buss/matt-och-vikt/odelbar-last-och-fordon-som-overskrider-vikt-och-dimensionsbestammelser/>. Webbplats besökt 2026-03-06.

Nato ställer krav på att järnvägsnätet i logistiknätverket ska ha kapacitet att hantera tre till fyra tåg per dag. Ett sådant tåg består av 20 vagnar avsedda för transport av tunga band- och hjulgående fordon, med en kapacitet för 20 fordon per tåg.⁴³

För järnvägsterminaler som hanterar omlastning av gods och fordon är Natos principiella krav att de dygnet runt ska ha kapacitet att hantera 125 fordon eller 625 ton gods på pall eller i container per dygn. Detta omfattar även kylcontainrar, farligt gods och skadade fordon. Terminaler och omlastningspunkter behöver därför omfattande ytor för godshandling.⁴⁴ Ytterligare Natokrav framgår av Tabell 12.

Järnvägsinfrastrukturen i Sverige har idag flera inbyggda begränsningar som måste beaktas. För det första används olika spårvidder i Sverige och Finland vilket innebär att tåg inte kan köra direkt mellan länderna utan omlastning. För det andra påverkas kapaciteten av tunnel- och brodimensioner samt deras bärighet. För det tredje är det svenska järnvägsnätet till stor del elektrifierat och har digitaliserad trafikstyrning och växlar. Detta innebär ökad sårbarhet om elförsörjningen avbryts eller om växlar inte kan ställas om manuellt. Därtill begränsas framkomligheten av att stora delar av nätet är enkelspårigt, vilket innebär att tåg måste invänta möten på särskilda förbigångssträckor.

Tabell 12 - Natos krav på järnvägsinfrastruktur för terminaler och omlastningspunkter.⁴⁵

Krav	Noteringar
Grusad eller hårdgjord parkeringsyta för 60 fordon (650 filmetrar) i konvojformation	15 000 m ²
Yta för underhåll	5 000 m ²
Yta för containerhantering av generellt gods	12 500 m ²
Yta för containerhantering av farligt gods	30 000 m ²
Hårdgjord markyta för korttidshantering av farligt gods	2 500 m ²
Hårdgjord markyta för parkering av tunga fordon med farligt gods	5 000 m ²
Mottagningsområde eller mottagningsanläggning (MOVOC)	400 m ²
Räddningstjänstområde	400 m ²
Anläggning för uppdragsstöd (till exempel logistik, administration)	15 000 m ²
Av- och pålastningsramper (obligatoriskt för att lasta på och av tågvarnar) som klarar vikter över 65 ton	
Järnvägslokalisering ska placeras inom 15 min från kajplats och/eller containerlagringsplats	
Tunnelstorlek och järnvägsbroar	Begränsande faktor: tåget och lastens sammanlagda dimensioner och vikt
Total yta för järnvägsterminal	~ 86 000 m²

Som en jämförelse omfattar Nässjö kombiterminal 100 000 m² och har fyra spår.⁴⁶

3.3.3 Flygplatser

Flygplatser inom logistiknätverket ska kunna ta emot transportflygplan som transporterar utrustning och större godsmängder. Därtill är flygplatser viktiga för förflyttning av personal. Enligt Natos minimikrav, som framgår av Tabell 13, ska en flygplats kunna ta emot flygplan av typen C-17 Globemaster. För detta krävs att flygplatsen har nödvändiga resurser för att stödja både ankommande och avgående styrkor, passagerare och gods. Dit hör bland annat

⁴³ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

⁴⁴ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

⁴⁵ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

⁴⁶ NKAB. *NKAB – Kombiterminal i Nässjö och Jönköping*, <https://www.transab.se/nkab/>. Webbplats besökt 2026-01-28.

flygplatsbrandmän, akutmedicinsk kapacitet, bränslelagring och utrustning för markhantering. Flygplatsen ska dessutom kunna hantera 750 ton gods per dag, inklusive pallgods, containrar och övrigt gods.⁴⁷

I Sverige är samtliga större flygplatser, med undantag för flygflottiljerna, civilt förvaltade. De förvaltas antingen av det statliga bolaget Swedavia eller av privata eller kommunala aktörer.⁴⁸ Det innebär att omfattande samordning mellan civila flygplatsoperatörer och Försvarsmakten krävs innan en flygplats kan tas i anspråk som del av logistknätverket. När militär infrastruktur ska lokaliseras vid eller i anslutning till en civil flygplats måste dessutom kompatibiliteten med standarder från International Civil Aviation Organization, ICAO, säkerställas.

Tabell 13 - Natos krav på flygplatser i logistknätverket.⁴⁹

Krav	Noteringar
Landningsbana med längd 3 048 m och bredd 60 m	Minimikrav för C-17 Globemaster
Taxeringsvägar med bredd 15 m	
6 flyguppställningsplatser á 14 500 m ² styck	
Flygtrafikledning	
Flygplatshanteringsutrustning	
Grusad eller hårdgjord parkeringsyta om cirka 1 500 filmeter ⁵⁰	30 000 m ²
Hårdgjord markyta för tankning av upp till 10 fordon per timme	2 500 m ²
Förlägningsutrymme eller tältyta för upp till 1 500 personer per dag	12 500 m ²
Sanitets- och cateringanläggningar för upp till 1 500 personer per dag	Sanitet: 2 500 m ² Catering: 2 500 m ²
Hårdgjord parkeringsyta för tunga fordon med farligt gods	15 000 m ²
Underhållsyta (byggnad eller hårdgjord markyta)	5 000 m ²
Mottagningsområde eller mottagningsanläggning	400 m ²
Anläggning för uppdragsstöd (till exempel logistik, administration)	15 000 m ²
Total yta	~ 86 000 m²

Civila flygplatser är ofta större sett till totalt område de omfattar, men har för kort landningsbana. Till exempel omfattar Bromma flygplats i Stockholm ett avsevärt större område men har en drygt hälften så lång landningsbana, jämfört med kravet i tabell 11.

3.3.4 Hamnar

Hamnar och hamnområden utgör den centrala infrastrukturen för sjötransporter i logistknätverket. Mot bakgrund av att huvuddelen av godstransporterna planeras ske sjövägen⁵¹, på grund av fartygs stora kapacitet, är hamnarna en nyckelkomponent i logistiksystemet. De ska kunna ta emot både containerfartyg och RORO-fartyg (Roll-On-Roll-Off, fartyg där fordon kan köras på och av), där fordon kan köra av och på för egen kraft, vilket framgår av Tabell 14. Eftersom dessa fartyg transporterar stora mängder fordon och gods måste hamnarna ha motsvarande kapacitet. Det gäller både utrymme och resurser för lastning och lossning av fordon och containrar. Natos krav är att hamnar inom logistknätverket ska kunna hantera upp till 500 fordon eller 3 000 TEU per dag, eller en kombination av dessa.⁵²

⁴⁷ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

⁴⁸ Luftfartsverket. *Flygplatser i Sverige*, <https://www.lfv.se/om-oss/sveriges-flygplatser>. Webbplats besökt 2026-03-05.

⁴⁹ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

⁵⁰ Parkeringsyta om 1 500 filmeter, dvs. en yta som motsvarar 1 500 meter av körfälts-/uppställningslängd med full bredd, anpassad för fordon i kö.

⁵¹ Samtal med Joakim Pihl, FOI, operationsanalytiker och Kim Petersen, Försvarsmakten.

⁵² Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

Hamnarna måste samtidigt vara integrerade i det övriga logistknätverket genom goda anslutningar till väg- eller järnvägssystemet. Det bör också finnas en flygplats inom 90 kilometer för att säkerställa att fordonförare snabbt kan nå hamnen i samband med fartygsanlöp.⁵³

I Sverige ägs hamnar till övervägande del av kommuner, även om det också finns privatägda hamnar. Markägandet finns i huvudsak i två modeller, antingen äger hamnbolaget själva marken eller så arrenderar de marken av den kommunen. Beträffande terminalverksamheten i hamnarna sköts det av hamnbolaget själva även om det finns en utveckling mot att lägga ut terminalverksamheten på privata företag.⁵⁴ Där flera av dessa privata företag har utländskt huvudmannaskap.⁵⁵ Det innebär att en omfattande samordning krävs mellan dessa civila aktörer, Försvarmakten och de rederier som trafikerar hamnarna. Eftersom flera hamnar och rederier ägs av privata företag med utländskt huvudmannaskap kan detta innebära begränsad nationell rådighet över strategiskt viktig infrastruktur, vilket i sin tur kan försvåra snabb prioritering och militär användning av hamnkapacitet vid höjd beredskap eller säkerhetspolitisk kris.

Tabell 14 - Natos krav på hamnar i logistknätverket.⁵⁶

Hamnar	Kategori 1 Containerfartyg sjätte generationen	Kategori 2 Watsonklass RORO	Kategori 3 Point-klass RORO
Kajplats för medelstora RORO-fartyg (Watsonklass RORO) 300 längd, 40 bred, 12 djup (m)		Ramp minimikrav: 12 m bred, 7 m hög, 150 tons kapacitet	
Kajplats	Containerkran minimumkrav: containerfartyg sjätte generationen		
Bredd	45 m	33 m	26 m
Längd	350 m	300 m	200 m
Djup	15 m	11 m	8 m
Fordonshanteringskapacitet per dag	750	500 (1/2 fartyg)	500 (2 fartyg)
Containerhantering kapacitet per dag	4000 TEU	2000 TEU	750 TEU
Grusad eller hårdgjord parkeringsyta	6 000 m ²		
Hårdgjord mark för kort-tidslagring av farligt gods	2 500 m ²		
Sanitets- och cateringanläggningar	Sanitet: 625 m ² Catering: 625 m ²		
Hårdgjord mark för 1 800 filmeter tunga fordon med farligt gods	2 500 m ²		
Anläggningar för uppdragsstöd	5 000 m ²		
Skyddsåtgärder yttre perimeter	Anpassad till terräng, miljökonfiguration (läge, riskbedömning och nationella begränsningar)		
Total yta	~ 20 000 m²		

⁵³ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

⁵⁴ Trafikanalys (2019), *Hamnar i fokus* (PM 2019:7).

⁵⁵ Kjellsdotter Ivert, L., Merkel, A., Kalantari, J., Santén, V., Svanberg, M. och von Wieding, S. (2021). *Inträsentanalys av Sveriges hamninfrastruktur*. Lighthouse Swedish Maritime Competence Centre.

⁵⁶ Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).

3.3.5 Behov av övrig infrastruktur

Utöver transportinfrastruktur krävs även annan samhällsinfrastruktur för att logistiknätverket ska fungera. Det gäller i första hand vatten- och avloppssystem, avfallshantering, elförsörjning och kommunikationstjänster. Till detta kommer också logi och förplägnad för soldater och civila stödpersonal.

I mindre orter kan en tillfällig stationering av militära förband innebära att befolkningen ökar med flera hundra procent. Det kan medföra betydande påfrestning på kommunala system, särskilt vatten- och avloppsnät, som ofta är dimensionerade för betydligt lägre belastning. För att säkerställa uthållighet och undvika avbrott krävs noggrann planering och tidig dialog med lokala aktörer.

3.3.6 Klimatförändringarnas påverkan på infrastrukturen

Klimatförändringarna har redan märkbara effekter på infrastrukturen och förändrade nederbördsmonster innebär särskilt stora utmaningar. Perioder med lite nederbörd och hög värme leder till torka och låga grundvattennivåer, vilket påverkar vattenförsörjningen både för civilsamhället och för transiterande eller baserade militära förband. Perioder med kraftig nederbörd kan i sin tur orsaka omfattande skador på transportinfrastrukturen. Ett exempel är regnovädet i Västernorrland i september 2025 då mer än 40 vägar förstördes eller stängdes av, två tåg spårade ur och en person omkom när en väg spolades bort.⁵⁷ Utöver de direkta skadorna ledde detta till omfattande förseningar för tågtrafik både norrut och söderut.

Trafikverket aviserar i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 ökade satsningar på klimatanpassning, motsvarande 5 miljarder kronor.⁵⁸ Åtgärderna omfattar bland annat förstärkt erosionskydd, förbättrad skötsel av sidoområden och förbättrade avvattningssystem. Robusthetsåtgärder för järnvägsinfrastrukturen ingår också i satsningen. Dessa investeringar bidrar till att stärka logistiknätverkets funktion och uthållighet.

⁵⁷ Björkland, S. (2025). Värmerekord och skyfall i september: ”Ingen slump”, *Dagens Nyheter*, Publicerad 2025-10-06. <https://www.dn.se/sverige/varmerekord-och-skyfall-i-september-ingen-slump/>. Webbplats besökt 2025-10-10.

⁵⁸ Trafikverket. (2025). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (TRV 2025/37255).

4 Juridiska förutsättningar för militär rörlighet

Stora truppflyttningar genom Sverige är inte bara beroende av den fysiska infrastrukturen utan även av juridiska regelverk. Det kan handla om tullklarering av militär utrustning, försäkringsfrågor eller vilka körkort som krävs för att få köra på svenska vägar. De nationella regelverken och administrativa rutinerna påverkar hur tillträde till och transitering genom Sverige kan genomföras. En viktig del i militär rörlighet är därför att förenkla, förbereda och öva större truppflyttningar över landsgränser.

Tillträde till och transitering på svenskt territorium är en fråga för alla konfliktnivåer, inte bara krig. Relativt stora förband kan komma att flytta fram för att förstärka Natos östra gräns i syfte att avskära Ryssland redan innan höjd beredskap och krig. Det innebär att det kan vara de fredstida lagarna och rutinerna som ska hantera de första stegen av militär uppbyggnad. För att det ska kunna göras med trovärdighet krävs att det finns ett effektivt regelverk och att förmågan till transitering har övats.

Ett exempel på hur rådande regelverk kan försvåra är från övningen Swift Response 25 när en luftlandsättning på Gotland övades under våren 2025. Då fick de brittiska soldaterna passera en mobil passkontroll innan de kunde fortsätta lösandet av sin uppgift.⁵⁹ Ett annat exempel är hur slutanvändaravtal för export kan göra att reservdelar till svenska plattformar grupperade i Finland inte tillåtas lämna Sverige.⁶⁰ Om det inte finns en plan och fungerande administrativa rutiner för hur den typen av frågor ska hanteras riskerar det att försvåra större truppflyttningar.

Kapitlet inleds med att beskriva de statusavtal med Nato, EU och USA som Sverige har ingått. Syftet är att ge en översiktlig bild av vad avtalen innehåller och vilken funktion de har. Kapitlet avslutas med en diskussion kring vikten av att öva truppflyttningar över gränserna. Erfarenheter från övningen Nordic Response 24 används som exempel.

4.1 Statusavtal

Tillträde till länders territorium regleras i så kallade statusavtal. Syftet med avtalen är att det ska finnas ett fast ramverk som justerar vilken status som det sändande landets medborgare har när det befinner sig på det mottagande landets territorium. Ett sådant avtal reglerar exempelvis undantag från tullregler vilket innebär att den sändande styrkan tullfritt får föra in fordon och annan för tjänsten relevant utrustning men även utrustning för personligt bruk. Andra exempel är vilka regler som gäller för trafikförsäkring och körkort. Syftet är att redan på förhand ha reglerat vilka rättigheter och skyldigheter de deltagande länderna har gentemot varandra.⁶¹ En förutsättning för att kunna genomföra exempelvis internationella övningar är att det finns ett statusavtal som reglerar statusen för ett lands styrkor när de befinner sig på en annan avtalsparts territorium.⁶² Den här typen av avtal möjliggör att mycket tid kan sparas när länderna inte behöver teckna enskilda ramavtal eller nya avtal inför varje övning.

Nedan beskrivs några av de viktigaste statusavtalen som Sverige har undertecknat. Dessa avtal utgör ofta grunden när förenklade administrativa rutiner diskuteras inom exempelvis EU eller NORDEFECO.

⁵⁹ Vent, N. (2025). Elittruppen gör Gotland till vapen mot rysk attack. *Aftonbladet*. Publicerad 2025-05-21, Uppdaterad 2025-05-22. <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/4BwmOo/natoovning-pa-gotland>. Webbplats besökt 2025-12-05.

⁶⁰ Ågren, J. (2024). *Nordic Response 24 - erfarenheter och reflektioner* (FOI Memo 8582). Totalförsvarets forskningsinstitut.

⁶¹ Försvarsdepartementet. (2023). *Sveriges tillträde till vissa Natoavtal* (Ds 2023:22). <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2023/07/ds-202322/>

⁶² Försvarsdepartementet. (2015). *Samförståndsavtal med Nato om världsstöd* (Ds 2015:39). <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2015/07/ds-201539/>

4.1.1 Nato SOFA

Natos Status of Forces Agreement (SOFA) är en överenskommelse som funnits mellan Natomedlemmar sedan 1951 och reglerar den rättsliga statusen för ett Natolands styrkor när de befinner sig inom ett annat Natolands territorium.

Sverige anslöt sig 1996 till SOFA genom att ratificera PFF SOFA. PFF SOFA är ett tilläggsavtal som gäller de länder som inte är medlemmar i alliansen men deltar inom ramen för Partnerskap för fred. Fram till dess att Sverige blev medlem i Nato utgjorde det grunden för Natoländers styrkors rättsliga status när de befann sig i Sverige. PFF SOFA hänvisar till SOFA-avtalet och är i praktiken en territoriell utvidgning av SOFA till de PFF-länder som inte är Natomedlemmar.⁶³ Skillnaden mot när Sverige 2024 blev fullvärdig medlem i alliansen var därför liten. De avtal som ingått inom ramen för PFF-samarbetet avslutades och Sverige kunde ansluta direkt till avtalet.

Huvudavtalet i Nato SOFA innehåller 20 artiklar. Avtalet är centralt därför att andra statusavtal inom ramen för Nato/PFF hänvisar till detta avtal och för att det använts som mall vid utformningen av andra militära statusavtal, även utanför Nato/PFF.⁶⁴ Avtalet är reciprokt vilket innebär att de rättigheter och privilegier som Sverige ger till andra länder, även ges till svenska förband som befinner sig i något av avtalsländerna.

Avtalet finns att läsa på Natos hemsida.⁶⁵ Nedan sammanfattas innehållet i avtalet utifrån utredningen *Sveriges tillträde till vissa Natoavtal* som genomfördes 2023 inför Sveriges anslutning till alliansen.⁶⁶ Avtalet inled med några grundläggande bestämmelser som bland annat reglerar undantag från pass- och viseringsbestämmelser (artikel III), körkort och förarbevis (IV), reglerar under vilka omständigheter medlemmar av en styrka får inneha och bära vapen på en mottagande stats territorium (VI).

Vidare reglerar avtalet i artikel VII bland annat straffrättsliga jurisdiktioner för brott som begåtts på det mottagande landets territorium. Förenklat kan sägas att domsrätten för brott som begåtts på det mottagande landets territorium är delat mellan den sändande och mottagande staten. Huvudregeln är att sändande staten har primär jurisdiktion för brott som begåtts under tjänsteutövning samt brott som riktar sig mot den egna styrkans egendom och personal. I artikel VIII ges detaljerade bestämmelser om hur olika typer av skadeståndsanspråk ska hanteras.

En annan viktig del av SOFA-avtalet reglerar beskattningen av utsänd personal (artikel X). Huvudregeln för inkomstbeskattning är att den ska betalas i det land där man arbetar.⁶⁷ SOFA-avtalet medger undantag från denna bestämmelse, innebärande att den sändande styrkan fortsatt betalar skatt i det egna landet även om beskattningen normalt sett skulle övergått till det mottagande landet. Avtalet innehåller även undantag för indirekta skatter. Exempelvis är alla skatter som tas ut för fordon i vägtrafik (i Sverige i första hand fordonsskatt) undantaget. Vidare reglerar avtalet även att det mottagande landet ska erbjuda drivmedel, oljor och smörjmedel skattefritt till det sändande landet.

Artiklarna XI–XIII reglerar tullbestämmelser. Bestämmelserna innebär bland annat att tull- och skattefrihet gäller vid tillfällig import och export av tjänstefordon samt utrustning, förråd, förnödenheter och andra varor för en styrkas eget bruk.

⁶³ Försvarsdepartementet. (2015). *Samförståndsavtal med Nato om världlandsstöd* (Ds 2015:39).
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2015/07/ds-201539/>

⁶⁴ Försvarsdepartementet. (2023). *Sveriges tillträde till vissa Natoavtal* (Ds 2023:22).
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2023/07/ds-202322/>

⁶⁵ Nato (1951). *Agreement between the Parties to the North Atlantic Treaty regarding the Status of their Forces*.
<https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/1951/06/19/agreement>.
Webbplats besökt 2026-01-23.

⁶⁶ Försvarsdepartementet. (2023). *Sveriges tillträde till vissa Natoavtal* (Ds 2023:22).
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2023/07/ds-202322/>

⁶⁷ Skatteverket (u.å.). *Ny i Sverige och ska arbeta här som anställd*.
<https://skatteverket.se/privat/internationellt/nyisverigeochskaarbeta.4.2cf1b5cd163796a5c8bab91.html>.
Webbplats besökt 2026-02-06.

Utöver huvudavtalet innehåller SOFA-avtalet två tilläggsavtal. Det första tillägget reglerar verkställandet av en dödsdom. Tilläggsavtalet innebär att en stat som har biträtt tilläggsprotokollet inte kan verkställa en dödsdom mot en medlem av en sändandestyrka eller dess civila komponent om dom är part i tilläggsavtalet.

Det andra tillägget, kallat Parisprotokollet, är från 1952 och reglerar statusen för militära Natohögkvarter.⁶⁸ Syftet med tillägget är att ge personal tillhörande Natos högkvarter en liknande status som den som Nato SOFA ger till trupp från medlemsländerna. Ett aktuellt exempel i Sverige är den tidigare nämnda Joint Logistics Support Group Headquarters (JLSG HQ) som ska etableras i Enköping (se avsnitt 3.1).⁶⁹ De anställda vid staben kommer inte tillhöra något specifikt medlemslands försvarsmakt utan vara direktanställda av Nato. Därför omfattas de inte av Nato SOFA-avtalet men genom Parisprotokollet kommer de erhålla samma status som en styrka från något av medlemsländerna.

Avslutningsvis är det viktigt att notera att SOFA-avtalet inte ger ett besökande land rätt att tillträda ett annat lands territorium. Avtalet reglerar endast vad som gäller när ett besökande land befinner sig på mottagarlandets territorium, det vill säga när de har blivit inbjudna av det mottagande landet. Det är alltså det enskilda mottagarlandet som bestämmer huruvida något annat land är välkommet på deras territorium. Avtalen gäller först när besökande lands styrkor är på plats.⁷⁰

4.1.2 EU SOFA

Den 17 november 2003 signerade Sverige EU SOFA-avtalet. Syftet med avtalet är att reglera statusen för den militära och civila personal som medlemsstaterna sekonderar till EU:s militära personal vid högkvarter eller i styrkor som kan ställas till EU:s förfogande under krishanteringsinsatser. Avtalet är innehållsmässigt till stora delar överensstämmande med Nato SOFA. Det är värt att notera att EU SOFA-avtalet i jämförelse med Nato SOFA också omfattar civil personal, som exempelvis domare, åklagare, polis, kriminalvårdspersonal och räddningstjänstpersonal.⁷¹

4.1.3 DCA-avtal med USA

Utöver statusavtalen med Nato och EU tecknade Sverige i december 2023 ett avtal om försvarssamarbete med USA. Samarbetsavtalet (Defence Cooperation Agreement, DCA) träde i kraft i 15 augusti 2024 och ger USA bland annat tillträde till 17 svenska militäranläggningar och militära områden.^{72;73} USA har motsvarande avtal med övriga nordiska länder och de baltiska staterna.

Huvudsyftet med avtalet är att underlätta för amerikansk trupp att öva, förhandslagra materiel och vid behov tillfälligt kunna förstärka en allierad. Avtalet innebär alltså inte att det kommer etableras permanenta amerikanska baser på 17 svenska orter. Avtalet ska istället se som ett ramavtal som underlättar möjligheterna för USA att verka i Sverige under fred, kris och krig.⁷⁴

⁶⁸ Försvarsdepartementet. (2023). *Sveriges tillträde till vissa Natoavtal* (Ds 2023:22). <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2023/07/ds-202322/>

⁶⁹ Regeringskansliet. (2025). *Nato etablerar stab för logistikledning i Sverige*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/08/nato-etablerar-stab-for-logistikledning-i-sverige/>. Webbplats besökt 2025-09-25.

⁷⁰ Försvarsdepartementet. (2023). *Sveriges tillträde till vissa Natoavtal* (Ds 2023:22). <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2023/07/ds-202322/>

⁷¹ Justitiedepartementet (2003). *Rättslig status vid samverkan inom Partnerskap för fred och EU:s krishantering m.m. en översyn* (SOU 2003:117). <https://www.regeringen.se/contentassets/08bdc9715164494c9efb3abb98c77664/rattslig-status-vid-samverkan-inom-partnerskap-for-fred-och-eus-krishantering-m.m.-en-oversyn-sou-2003117>

⁷² Regeringskansliet. (2024). *Avtal om försvarssamarbete med USA*. <https://www.regeringen.se/regeringspolitik/militart-forsvar/avtal-om-forsvarssamarbete-med-usa-dca>. Webbplats besökt 2025-12-05.

⁷³ Dalsjö, R. (2024). *Build it and they will come? Det svenska försvarssamarbetsavtalet med USA* (FOI Memo 8503). Totalförsvarets forskningsinstitut.

⁷⁴ Ibid

Det är viktigt att lyfta fram att statusavtalen inom Nato, så som Nato SOFA, delvis överlappar med DCA-avtalet. Det gör att amerikansk trupp redan har flera av de rättigheter och privilegier som DCA-avtalet ger. DCA-avtalet skiljer sig dock från statusavtalen på flera sätt. För det första är det ett bilateralt avtal mellan Sverige och USA. För det andra är avtalet inte reciprok, det vill säga Sverige får enligt avtalet inte samma rättigheter och privilegier i USA som USA får i Sverige. För det tredje utökas definitionen av juridiska och fysiska personer som ska anses ingå i eller vara en förutsättning för en amerikansk styrka.⁷⁵

Den utökade definitionen av vad som ingår i styrkan innebär att utöver militär och civil personal ingår även medföljande och leverantörer. Den sistnämnda är viktig därför att USA till stora delar bygger sin verksamhet på ett upphandlat stöd från privata aktörer. Det bör vidare noteras att det kan vara såväl svenska som utländska leverantörer som omfattas av avtalet.⁷⁶ I samband med anslutningen till DCA-avtalet utredes ett stort antal författningsändringar som avtalet kräver. Bland annat handlar det om att den utökade definitionen av styrka behöver återspeglas i den svenska lagstiftningen.⁷⁷

Ur ett militärt rörlighets- och infrastrukturperspektiv har avtalet med USA potentiellt stor påverkan. Att kunna flytta större militära enheter kräver övning. Vilket avtalet ger förutsättningar för. Avtalet skapar också möjligheter för amerikansk närvaro och förhandslagring i Sverige, men innebär inte att det de facto måste finnas amerikansk närvaro på någon utan av de 17 utpekade anläggningarna. Det är mer troligt att det kan bli aktuellt med förhandslagring av materiel och vissa infrastrukturella förberedelser för amerikanska flygstridskrafter.⁷⁸

Om DCA-avtalet leder till att USA förhandslagrar eller bygger anläggningar för att vid behov flytta fram tyngre materiel till Sverige skulle det sannolikt få stor betydelse för den svenska transportinfrastrukturen vid kris och krig. Det skulle kunna leda till att betydligt lägre volymer behöver transporteras om delar av materielen redan finns på plats. Notera att detta gäller både för förhandslagring i Sverige och hos våra nordiska grannländer och i Baltikum. Eftersom USA har motsvarade avtal med dessa länder är det möjligt att de väljer att lagra materielen direkt i exempelvis Finland istället för transporteras via Sverige.

4.2 Att få avtalen att fungera i praktiken

Statusavtalen med Nato, EU och USA utgör en grund för att utländska förband ska kunna transitera genom Sverige. I praktiken räcker det dock inte bara med att avtalen är på plats utan det krävs även övning för att processerna ska fungera smidigt. Transporter av militära förband över landsgränser är därför en viktig del av Natos övningsverksamhet.

Exempel på en sådan övning är Nordic Response 24. Övningen hade cirka 20 000 deltagare från 13 länder och genomfördes i Nordnorge, svenska Norrbotten och finska Lappland 2024. Utöver att öva delar av Natos regionala planer, var en viktig del att öva truppförstärkningar till Norge och på Nordkalotten samt världlandstöd.⁷⁹

I en rapport från FOI om erfarenheter från Nordic Response 24 beskrivs vikten av att flera myndigheter kopplade till transitering jobbar tillsammans och i samma tidstempo. Vid exempelvis gränspassering är det flera myndigheter inblandade: Tullverket för tullklarering, Trafikverket för transportplanering, Jordbruksverket avseende biologiskt gränsskydd, Livsmedelsverket för transport av livsmedel och Försvarsmakten för handläggning av exportkontroll.⁸⁰

⁷⁵ Försvarsdepartementet. (2024). *Avtal om försvarssamarbete med Amerikas förenta stater* (Ds 2024:2). <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/01/ds-20242/>

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Ibid

⁷⁸ Dalsjö, R. (2024). *Build it and they will come? Det svenska försvarssamarbetsavtalet med USA* (FOI Memo 8503). Totalförsvarets forskningsinstitut.

⁷⁹ Ågren, J. (2024). *Nordic Response 24 - erfarenheter och reflektioner* (FOI Memo 8582). Totalförsvarets forskningsinstitut.

⁸⁰ Ibid

En förutsättning för en smidig gränspassering är exempelvis att tullklarering och handläggning av exportkontroll är i fas med varandra, tids- och tempomässigt. Att det saknas gemensamma stödsystem där sekretessklassificerad information kan delas mellan myndigheterna är en försvarande omständighet. För att underlätta informationsutbyte gjordes under Nordic Response 24 ett försök med att samgruppera samverkande aktörer.⁸¹ Även om statusavtalen har funnit på plats länge finns det fortsatt administrativa svårigheter och rutiner som behöver utvecklas för att det i praktiken ska gå lätt att förflytta förband över gränserna. De lärdomar som dras när dessa rutiner övas behöver omhändertas för att kunna identifiera förenklingar.⁸² Att kontinuerligt identifiera och finna lösningar på de administrativa hinder som finns är viktigt. Det pågår också flera initiativ på nationell och internationell nivå för att underlätta militär rörlighet.

Även om de ovan nämnda statusavtalen utgör en basplatta krävs ytterligare arbete för att det i praktiken ska vara möjligt att smidigt genomföra större truppförflyttningar. För närvarande pågår ett antal initiativprojekt i syfte att uppnå detta. Det handlar både om att förenkla regelverk men också planering och samordning mellan medlemsländerna i Nato. Ett exempel på det senare är Joint Support and Enabling Command (JSEC). JSEC är en permanent Natostab med omkring 450 medlemmar som sedan 2021 arbetar med att underlätta förflyttningar av militära styrkor inom alliansen. Staben förser SACEUR (Supreme Allied Commander Europe) med relevant information för att kunna fatta beslut på strategisk nivå gällande truppförflyttningar. Den har varit full operationell sedan 2021 och är baserad i Ulm Tyskland.⁸³

På EU-nivå presenterade EU-kommissionen i november 2025 ett paket om militär rörlighet (Military Mobility Package). Syftet med paketet är att säkerställa en smidig förflyttning av trupper, utrustning och militära tillgångar inom EU genom att förenkla regleringar, infrastruktur och förmågeuppbyggnad.⁸⁴ På mellanstatlig nivå kan samförståndsavtal mellan de nordiska länderna inom ramen för NORDEFECO nämnas. Avtalet (Memorandum of Understanding on Easy Access) undertecknade 2016 i syfte att fördjupa det nordiska samarbetet genom att underlätta transport över landsgränser.⁸⁵

⁸¹ Ibid

⁸² Ibid

⁸³ Nato (2025). *The Allied Joint Support and Enabling command at a glance*. <https://jsec.nato.int/about-us/jsec-at-a-glance-effective-efficient-enablement>. Webbplats besökt 2026-01-27.

⁸⁴ Europeiska kommissionen (u.å.). *Military Mobility Package*. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/military-mobility_en. Webbplats besökt 2026-01-27.

⁸⁵ NORDEFECO (2016). *Joint Statement from the Nordic Ministers of Defence Copenhagen, 9 November 2016*. <https://www.nordefco.org/files/Backgrounds/Joint-Statement-from-the-Nordic-Ministers-of-Defence-2016.pdf>. Hämtat 2026-01-27.

5 Finansiering av förutsättningar för militär rörlighet

I kapitlet ges först en kort introduktion till försvarsutgifter, vad de omfattar. Därefter redogörs för några typer av finansieringslösningar kopplat till gemensam finansiering – ett begrepp som kan betyda många olika saker, beroende på sammanhang. Avslutningsvis redovisas kort vad de två största tillgängliga finansiella faciliteterna kan användas till och på vilka villkor (så långt dessa är kända).

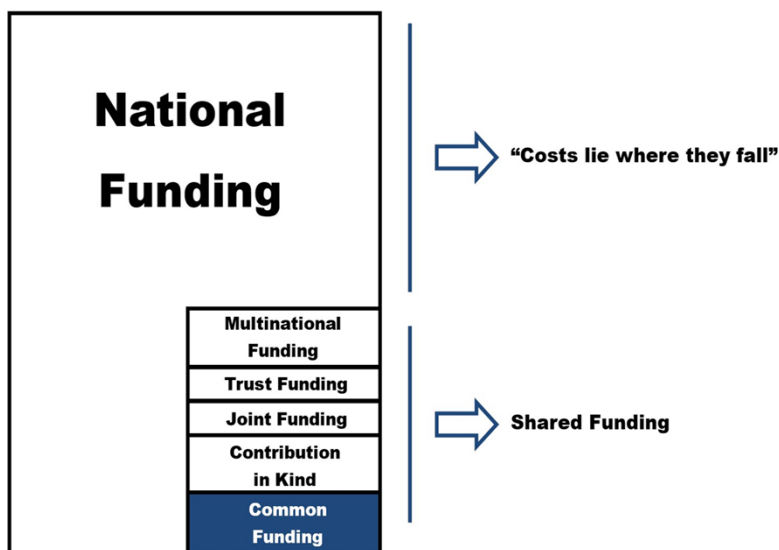
Natos medlemsländer har olika syn på vad som ska räknas till försvarsutgifter, även om det finns ett ram- och regelverk för alliansen. Exempelvis utgör kustbevakningen en militär funktion i Kanada, Norge och USA medan Sverige med flera länder ser det som en civil kompetens eller funktion.⁸⁶ I de första tre länderna räknas således kustbevakning in i försvarsutgifterna. I regel räknas även avgifter och bidrag till internationella organisationer in i försvarsutgifter.⁸⁷

Sveriges militära försvarsutgifter (definierade som anslag 1–14 på utgiftsområde 6 i statens budget) prognosticeras för 2025 uppgå till nästan 160 miljarder kronor. Förslaget till militära försvarsutgifter för år 2026 uppgår till knappt 215 miljarder kronor.⁸⁸

5.1 Gemensam finansiering

Finansiering av samarbeten mellan två eller flera länder, alternativt i multinationella sammanhang, kan se mycket olika ut. Nedan beskrivs två exempel, ett från Nato (se figur 4) och ett för EU.

5.1.1 Nato



Figur 4 - Natos finansieringsmekanismer. Källa: Nato, presentation kurs i Common Funding arrangerad av FM 11–13 juni 2025.

⁸⁶ Respektive lands försvarsmakts eller försvarsdepartementets hemsida, besökta 2025-10-08.

⁸⁷ Vissa undantag finns, ett exempel är den del av Sveriges avgift till alliansen som avser den civila budgeten, den återfinns under Utrikesdepartementets anslag på utgiftsområde 5 – Internationell samverkan.

⁸⁸ Finansdepartementet (2025). *Budgetpropositionen för 2026* (Prop 2025/26:1). https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/budgetpropositionen-for-2026_hd031/.

Inom Nato används Common Funding som ett samlingsbegrepp för Natos tre centrala budgetar. I svenska sammanhang översätts begreppet med gemensam finansiering. Den gemensamma finansieringen omfattar den militära budgeten (Natos kommandostruktur), den civila budgeten (Natos högkvarter) och programmet NATO Security Investment Programme – NSIP. NSIP är ett program för finansiering av gemensam infrastruktur och förmågor som är viktiga för att stödja alliansens militära operationer och säkerhetsmålsättningar.⁸⁹ Budgeten för gemensamt finansierade verksamheter och förmågor inom försvarsalliansen uppgår år 2025 till €4,6 miljarder (cirka 50,7 miljarder kronor).⁹⁰ Av den gemensamfinansierade budgeten går €2,9 miljarder (cirka 32 miljarder kronor) till de civila och militära budgetarna och €1,7 miljarder (cirka 18,8 miljarder kronor) till NSIP.⁹¹

Contribution in Kind avser en allierad eller ett partnerland som bidrar med materiel, utrustning eller (betald) personal ”in natura”, till exempel för en särskild operation eller insats, istället för att bidra finansiellt.⁹²

Joint Funding avser program och initiativ där de länder som deltar själva prioriterar och står för finansieringen.⁹³ Nato erbjuder i sammanhanget ’political oversight’, vilket innebär att alliansens controller- och revisionsenheter följer upp och ser till att verksamheten genomförs enligt Nato-standard avseende effektivitet, transparens et cetera. Exempel på sådana program och initiativ är Defence Innovation Accelerator for the North Atlantic – DIANA, Natos innovationsprogram⁹⁴ och den närliggande Nato Innovation Fund – NIF, en riskkapitalfond som investerar i ny teknik⁹⁵. 24 av alliansens medlemmar har bidragit finansiellt till fonden.

Trust funding innebär frivilliga medel från alliansmedlemmar för att finansiera försvars- och säkerhetsprojekt med partnerländer. Medel kan ges både in natura och finansiellt.⁹⁶ Bland annat har stöd till Ukraina getts i detta format, som The Ukraine Comprehensive Assistance Package (CAP) Trust Fund.⁹⁷

Multinational Funding avser olika typer av bi- eller multilaterala avtal mellan olika länder, där finansiering sker utanför Natos strukturer även om Natoländer deltar. Rådighet över arrangemang, avtal och resurser ligger då hos respektive land.⁹⁸

Sammantaget innebär det att i stort sett all finansiering inom ramen för Natos verksamhet sker via de nationella försvarsanslagen, via överenskommelser och avtal mellan allierade i olika konstellationer. Det är bara den del som utgör Common Funding som finansieras gemensamt.

5.1.2 EU

Inom ramen för EU:s centrala budget finns inte ett direkt försvarsanslag. Däremot finansieras en rad organisationer och fonder med uppgift att på olika sätt arbeta för att främja, och i viss utsträckning finansiera, initiativ och investeringar inom försvarssektorn, både civilt och militärt.

Inom ramen för EU:s nuvarande långtidsbudget (2021–2027) är den Europeiska försvarsfonden, European Defence Fund (EDF), den största satsningen om nästan €8 miljarder (cirka

⁸⁹ Nato, *Funding NATO*, <https://www.nato.int/en/what-we-do/introduction-to-nato/funding-nato>. Webbplats besökt 2025-09-03.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Ibid.

⁹² Ibid.

⁹³ Möjligen kan det svenska uttrycket samfinansiering vara tillämpligt i vissa sammanhang.

⁹⁴ Nato, *Funding NATO*, <https://www.nato.int/en/what-we-do/introduction-to-nato/funding-nato>. Webbplats besökt 2025-09-03.

⁹⁵ NATO Innovation Fund, *The NATO Innovation Fund*. <https://www.nif.fund/>. Webbplats besökt 2025-11-12.

⁹⁶ Nato, *NATO Trust Funds*. <https://www.nato.int/en/what-we-do/partnerships-and-cooperation/nato-trust-funds>. Webbplats besökt 2025-10-02.

⁹⁷ Ibid.

⁹⁸ Nato, presentation kurs 2025-06-11--13

88,3 miljarder kronor). Fonden finansierar och främjar samverkan mellan europeiska företag på försvarsområdet med syfte att stärka innovationsförmågan.⁹⁹

För projekt avseende specifikt militär rörlighet finns €1,7 miljarder (cirka 18,8 miljarder kronor) avsatta i Fonden för ett sammanlänkat Europa, Connecting Europe Facility (CEF).¹⁰⁰ Budgeten för Fonden för ett sammanlänkat Europa omfattar även drygt €2,3 miljarder (cirka 25,4 miljarder kronor) för olika andra ändamål inom försvarssektorn.¹⁰¹

I utkastet till EU:s långtidsbudget för åren 2028–2034 finns ett ökat fokus på försvarsrelaterade områden. Nuvarande förslag innefattar drygt €131 miljarder (cirka 1 445,7 miljarder kronor) för försvars- och rymdområdet.¹⁰²

Gemensam finansiering i EU-sammanhang sker i huvudsak via den centrala budgeten och genom EU:s organisationer och institutioner samt de program, projekt och initiativ dessa förvaltar.

5.2 Gemensam finansiering för infrastruktur?

Huvuddelen av Natos medlemmar är även medlemmar i EU (23 av 32 stater). Efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina 2022 har samarbetet och strävan efter att samordna insatser och initiativ mellan Nato och EU ökat.¹⁰³

Inom ramen för Nato och EU är det framför allt två program som ur ett finansiellt perspektiv skulle kunna vara intressanta för infrastrukturprojekt av ren militär karaktär eller för dubbla användningsområden. Det är dels det tidigare nämnda NATO Security Investment Programme (NSIP), dels EU:s Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).

NSIP och CEF och förutsättningarna för att kunna ta del av dem beskrivs här kort.

5.2.1 NATO Security Investment Programme (NSIP)

Ett antal grundläggande principer styr den gemensamma finansieringen, inklusive NSIP. Den övergripande principen är 'Over and Above', vilket innebär att finansiering endast medges för investeringar och projekt som inte faller inom ramen för en allierads nationella åtaganden eller bedöms vara rimliga åtaganden i ett nationellt perspektiv. Därtill ska fördelningen mellan uppgifter vara rättvis och skälig, i enlighet med att alliansen har ett gemensamt ansvar för det kollektiva försvaret.¹⁰⁴

Alliansen beslutar i konsensus vad som ska finansieras gemensamt. Under innevarande period (2025–2029) finns en majoritet av de gemensamt finansierade projekten inom områdena ledningssystem (Command and Control - C2), kommunikations- och informationssystem, baser/anläggningar och bränslehantering. I ett längre perspektiv läggs särskilt fokus på bland annat det nukleära området och ledningssystem (C2) för flyg- och maritim verksamhet.¹⁰⁵

För att en investering ska vara aktuell för gemensam finansiering via NSIP ska det föreligga ett militärt behov som är bekräftat inom försvarsplaneringsprocessen (Capability Planning

⁹⁹ Europeiska rådet. *EU:s försvar i siffror*. <https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/defence-numbers/>. Webbplats besökt 2025-09-28.

¹⁰⁰ Fonden stöder projekt inom tre sektorer: transport, energi och digitala tjänster. Syftet är att främja utvecklingen av så kallade sammanlänkade transeuropeiska nätverk (TEN-nät).

¹⁰¹ Europeiska rådet. *EU:s försvar i siffror*. <https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/defence-numbers/>. Webbplats besökt 2025-09-28.

¹⁰² Europeiska kommissionen. (2025). *Press Statement by European Commissioner for Defence and Space, Andrius Kubilius, on the Multiannual Financial Framework (MFF) (STATEMENT/25/1861)*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/statement_25_1861.

¹⁰³ Europaparlamentet (2025), *Towards a comprehensive and beneficial approach to military mobility* (EPRS PE 774.667). [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/774667/EPRS_BRI\(2025\)774667_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/774667/EPRS_BRI(2025)774667_EN.pdf).

¹⁰⁴ Nato, *Funding Nato, The principle of common funding*, <https://www.nato.int/en/what-we-do/introduction-to-nato/funding-nato>. Webbplats besökt 2025-11-13.

¹⁰⁵ Nato. (2024). *The 2025-2029 Common Funding Resource Plan*. <https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/2024/07/18/the-2025-2029-common-funding-resource-plan>. Webbplats besökt 2025-11-13.

Process, CPP). Finns ett militärt behov och en allierad önskar bidrag från NISP kan en ansökan lämnas in. Ansökningsprocessen innefattar att förslaget granskas i flera steg och instanser innan avslag eller godkännande. Ett godkännande innehåller alltid uppgifter om kostnader, tidplan och budget för investeringen. En godkänd ansökan innebär emellertid inte automatiskt att medel tilldelas. Godkända ansökningar prioriteras och rangordnas innan tilldelningsbeslut av behörigt organ.

För de investeringar som beviljas finansiering från programmet anslås medel för själva investeringen. Framtida löpande underhåll och drift av den färdigställda anläggningen eller installationen betalas i de allra flesta fall av värdlandet.

Få investeringar och projekt är i sin helhet gemensamt finansierade. Projekt och investeringar som beviljas medel består ofta av två delar, dels en nationellt finansierad del, dels en Nato-finansierad del. Den Nato-finansierade delen är den som går bortom, eller utöver, det nationella åtagandet. Var gränsen går för nationellt och gemensamfinansierat åtagande är en förhandlingsfråga mellan medlemslandet och Nato. Delfinansiering av projekt har till exempel skett i Spanien där infrastrukturen vid marinbasen Rota uppraderats med motsvarande \$190 miljoner (cirka 1,7 miljarder kronor).¹⁰⁶

För 2025 är taket för NSIP:s finansiering fastställt till €1,7 miljarder. För hela budgetperioden 2025–2030 uppgår beloppet till €5,7 miljarder.¹⁰⁷ Det kan konstateras att implementering av finansierade projekt och investeringar ofta tar längre tid än planerat och att projekten oftast nyttjar mindre pengar än beviljade belopp; 2022 var nyttjandegraden, mätt som utgifter jämfört med prognosticerade utgifter för aktuellt år, 89% och 2023 94%.¹⁰⁸ Mätt som utgifter jämfört med initialt beviljade medel inom ramen för Natos resursplanering för gemensam finansiering (Medium Term Resource Plan) är nyttjandegraden ännu lägre, 64% (2022) respektive 80% (2023).¹⁰⁹

Nato har inte någon särskild kassa för NSIP. Betalningar mellan medlemsländer regleras av en multilateral mekanism baserad på en nettoprincip. NISP har inte heller en specifik budget utan istället ett tak, upp till vilket finansiering kan beviljas. Reglering görs kvartalsvis enligt prognos för kommande utgifter. Om till exempel Sverige ska betala 15 miljoner kronor till Finland och Finland 10 miljoner kronor till Sverige, innebär det att den enda transaktion som utförs är på 5 miljoner från Sverige till Finland. Systemet är optimerat för att minimera antalet transaktioner mellan länder. Nettoprincipen innebär även att för ett land som beviljats finansiering görs avräkning för utgifter i första hand mot landets egna bidrag till NSIP. Om det egna landets bidrag inte täcker beviljat belopp erhålls medel från andra länder. Sverige har ännu inte ansökt om medel och är därmed en nettobidragsgivare.^{110 111}

I Sverige är Försvarsmakten ansvarig för att ta fram förslag på investeringar som skulle kunna vara aktuella (i samarbete med andra berörda myndigheter, som Fortifikationsverket och Försvarets materielverk) samt samordna arbetet och utforma eventuella ansökningar.¹¹² Från svensk horisont skulle etableringen av Joint Logistic Support Group Headquarters i Enköping potentiellt kunna vara ett projekt som skulle kunna ansöka om medel från NISP, då det rör sig om ett Natogemensamt högkvarter.¹¹³

¹⁰⁶ US Department of Defence, Fiscal Year 2026 Budget, Justification Data Submitted to Congress.

https://comptroller.war.gov/Portals/45/Documents/defbudget/FY2026/budget_justification/pdfs/11_NATO_Security_Investment_Program/fy26_NATO_Security_Investment_Program.pdf

¹⁰⁷ Nato. (2024). *The 2025-2029 Common Funding Resource Plan*. <https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/2024/07/18/the-2025-2029-common-funding-resource-plan>. Webbplats besökt 2025-11-13.

¹⁰⁸ Nato. (2024). *NATO Security Investment Programme Financial Activity, as at 31 December 2023*.

https://www.nato.int/content/dam/nato/legacy-wcm/media_pdf/2024/10/pdf/2411-NSIP-2023-fin-act.pdf

¹⁰⁹ Ibid. Avser utgifter i förhållande till Nato Medium Term Resource Plan, Input Authorised Program.

¹¹⁰ Avser det fysiska penningflödet. Redovisningsmässigt hanteras det som om vi erhåller belopp; enligt gällande redovisningsprinciper och regelverk.

¹¹¹ Samtal med Mattias Johansson, Senior controller, Försvarsmakten.

¹¹² Ibid.

¹¹³ Regeringskansliet (2025), *Nato etablerar stab för logistikledning i Sverige*.

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/08/nato-etablerar-stab-for-logistikledning-i-sverige/>. Webbplats besökt 2025-09-25.

5.2.2 Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)

EU:s första handlingsplan för militär rörlighet antogs 2018. Den nu gällande (2022–2026) – European Union’s Action Plan on Military Mobility 2.0 – är den andra planen.¹¹⁴ Den är en del av EU:s bredare säkerhets- och försvarsstrategi och syftar till att säkerställa att EU:s medlemsstater kan reagera snabbt och effektivt på kriser vid unionens yttre gränser och bortom. Det inkluderar att snabbt kunna förflytta militär materiel vid behov.¹¹⁵

Planen innehåller fyra huvudpelare: multimodala korridorer och logistiska nav (1), stödåtgärder för lagstiftning (2), motståndskraft och beredskap (3) och partnerskapsdimensionen (4). Investeringar i transportinfrastruktur med dubbla användningsområden (militärt-civilt), åtgärder för att skydda transportinfrastruktur i olika situationer och förenkla administrativa processer och system för militär rörlighet utgör viktiga delar i de tre första pelarna.

Till planen finns ett anslag på cirka €1,7 miljarder (runt 18,8 miljarder kronor) inom Fonden för ett sammanlänkat Europa (i långtidsbudgeten 2021–2027). Under 2021–2023 utlystes tre ansökningsomgångar inom ramen för fonden. Anslaget fördelades medvetet med tyngdpunkt på de tre första åren. Det innebär att det inte finns några ytterligare medel tillgängliga att söka under denna period.

Medel beviljades i form av medfinansiering på 50 procent av de projektkostnader som enligt regelverket får räknas in.¹¹⁶

95 projekt beviljades medfinansiering under 2021–2023. Hälften av medfinansieringen har gått till järnväg, 31 procent till vägnät och resten fördelades på vattenvägar, hamnar och flyginfrastruktur.

Inom ramen för nu gällande period avseende CEF har svenska aktörer ansökt och fått medel beviljade för ett fåtal projekt, bland annat Trafikverket för åtgärder för ökad kapacitet för godstransporter avseende civil-militär användning på Malmbanan.¹¹⁷ Trafikverket är den myndighet som administrerar stödet och de ansökningar som kommer in från svenska aktörer.

Det nya Military Mobility Package, som EU presenterade i under hösten 2025 (se avsnitt 4.2) är kopplat till det förslag till långtidsbudget omfattande 2028–2034 som för närvarande ligger på bordet. I förslaget till långtidsbudget föreslås att fonden ska ges en budget för transporter på €51,5 miljarder (cirka 568,3 miljarder kronor), varav €17,7 miljarder (cirka 195,3 miljarder kronor) avser militär rörlighet.¹¹⁸ Det är en drygt tiofaldig ökning jämfört med föregående planperiod. På vilka villkor och i vilken omfattning stödet kommer att ges är inte känt ännu. En rad förslag till förändringar och revideringar för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande finns i den utvärdering som gjorts av Europeiska revisionsrätten.¹¹⁹

¹¹⁴ Europaparlamentet, *Briefing, Military Mobility* PE775.860, (Juli 2025).

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/775860/EPRS_BRI\(2025\)775860_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/775860/EPRS_BRI(2025)775860_EN.pdf)

¹¹⁵ Europeiska revisionsrätten. (2025). *EU:s militära rörlighet: Det går inte lika snabbt som planerat på grund av brister i utformningen och hinder på vägen* (särskild rapport 2025:4).

https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2025-04/SR-2025-04_SV.pdf

¹¹⁶ Europaparlamentet och rådet. (2021). *Inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014* (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TEXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1153>.

¹¹⁷ Regeringskansliet. (2024). *Fem svenska infrastrukturprojekt beviljas EU-stöd för militär rörlighet*.

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/01/fem-svenska-infrastrukturprojekt-beviljas-eu-stod-for-militar-rorlighet/>. Webbplats besökt 2025-09-25.

¹¹⁸ Europeiska kommissionen (2025). *Commissioner Tzitzikostas speech in the EP TRAN Committee on the next MFF and its impact on transport and tourism* (SPEECH/25/1857).

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_25_1857

¹¹⁹ Europeiska revisionsrätten. (2025). *EU:s militära rörlighet: Det går inte lika snabbt som planerat på grund av brister i utformningen och hinder på vägen* (särskild rapport 2025:4).

https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2025-04/SR-2025-04_SV.pdf.

5.3 Begränsade resurser

Även om stora satsningar har gjorts de senaste åren och ytterligare ökning har aviserats för kommande år, är de resurser som finns tillgängliga i olika program och fonder begränsade sett i relation till de totala nationellt anslagna resurserna.

Sveriges försvarsutgifter utgör drygt 1 procent av alliansens samlade försvarsutgifter och drygt 4 procent av EU:s medlemsländers samlade försvarsutgifter.¹²⁰ Om vi antar att Sverige skulle tilldelas motsvarande andel av tillgängliga medel från NSIP (2025–2029) respektive CEF (2028–2034) skulle det innebära cirka 130 miljoner respektive 1,1 miljarder kronor årligen. För jämförelse omfattar Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026-2037 ca 1 171 miljarder kronor under tidsperioden (2025 års prisnivå).¹²¹ Det innebär i genomsnitt 97,6 miljarder kronor per år. Planförslaget innehåller åtgärder både för vidmakthållande och utveckling av transportsystemet.

För att få ta del av de gemensamt finansierade resurserna, krävs det i de flesta fall även att ytterligare egna resurser investeras. I de fall Nato är medfinansier tillkommer utöver investeringen de framtida underhålls- och driftskostnader som värdlandet ansvarar för.

Sammanfattningsvis kommer sannolikt den allra största delen av Natos allierades och EU-medlemmars militära förmåga och infrastruktur (civil och militär) under överskådlig framtid att finansieras via respektive lands statsbudget, antingen enskilt eller i bi- eller multilaterala avtal om gemensam finansiering länder emellan.

¹²⁰ 2025 års försvarsutgifter ställda i relation till senaste tillgänglig uppgift avseende Nato respektive EU.

¹²¹ Trafikverket, Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, Planen i korthet, s 9.

6 Avslutande diskussion

Sveriges säkerhetspolitiska läge och medlemskap i Nato innebär att landets roll som transiterings- och baseringsnation har blivit en central del av den samlade försvarsplaneringen. Förmågan att ta emot och förflytta militära förband genom Sverige bygger inte på enskilda åtgärder, utan på ett samspel mellan transportinfrastruktur, samhällsplanering, civila stöd-system och administrativa processer. Det mönster som framträder är att militär rörlighet berör ett stort antal aktörer och att flera system måste fungera samtidigt, ofta under tidspress och med höga krav på samordning.

De viktigaste förutsättningarna för militär rörlighet bedöms i första hand inte handla om stora nyinvesteringar i form av nya järnvägar eller motorvägar. Snarare handlar det om att säkerställa att de funktioner som behövs för att förband ska kunna förflyttas, försörjas och omlastas mellan transportslag är tillgängliga och tillräckligt dimensionerade. Det gäller exempelvis hamnar, järnvägsterminaler, hårdgjorda ytor för uppställning och omlastning samt den planering som krävs för att placera och utforma Convoy Support Centres. Tillsammans utgör de den grundläggande infrastrukturen för att militära förband effektivt ska kunna transiteras genom landet.

Dessa funktioner måste därtill integreras i den ordinarie samhällsplaneringen. I många fall rör det sig om sådant som hamnytor, förstärkta väganslutningar, mark för uppställningsytor eller kapacitet för vatten- och avlopp i mindre orter. Det är ett tydligt statligt ansvar att definiera och vägleda arbetet med dessa behov, men genomförandet involverar i stor utsträckning även kommuner och regioner. Därför behöver frågor om styrning, ansvarsfördelning och planeringsprocesser analyseras ytterligare för att säkerställa att de grundläggande förutsättningarna för transitering av militära förband finns på plats. Hur ansvaret för planering, prioritering och samordning av den infrastruktur som krävs för militär transitering ska organiseras mellan berörda civila och militära aktörer är en fråga som kräver vidare utredning.

En annan central del av militär rörlighet handlar om administrativa och praktiska processer. Frågor som tullhantering, exportkontroll, transporttillstånd och informationsdelning mellan myndigheter kan snabbt bli avgörande för tidsåtgången vid transitering av militära förband. Dessa processer behöver både välfungerande rutiner och en hög grad av samverkan. Här är övning en nyckelfaktor. Dels behövs övningar inom landet för att stärka samordning och ansvarsfördelning mellan svenska aktörer, dels krävs återkommande övningar med allierade för att säkerställa att hela kedjan av ankomst, mottagning och vidare transitering fungerar i praktiken. Genom övning identifieras friktioner som inte framträder i planeringen men som kan ha stor betydelse vid faktiska förflyttningar.

Det är också tydligt att infrastrukturen i vissa delar av landet är känslig för störningar. Särskilt i områden där alternativa väg- och järnvägssträckor saknas kan en enskild störning få omfattande konsekvenser för transiteringen. Detta gör att frågor om robusthet, redundans och prioritering blir viktiga. Det kan handla om förstärkning av enskilda broar, förbättrade omlastningsmöjligheter, ökad kapacitet i hamnar eller tillgång till hårdgjorda ytor på rätt platser. Även om dessa åtgärder inte alltid motsvarar de projekt som normalt prioriteras i civil infrastrukturplanering är de avgörande för att militära förband ska kunna transiteras effektivt.

Finansieringsfrågor utgör ytterligare en dimension i sammanhanget. Möjligheterna till extern finansiering är begränsade i förhållande till de behov som framträder. Det innebär att huvuddelen av de åtgärder som behövs sannolikt måste finansieras nationellt eller i bilaterala eller multilaterala överenskommelser med andra berörda länder, till exempel Finland, Norge och de baltiska staterna. Det ställer krav både på prioriteringar och på att investeringar utformas så att de möjliggör både civil och militär nytta. För att kunna fatta långsiktigt hållbara beslut behövs fördjupade analyser av vilka infrastrukturella funktioner som är mest kritiska för transitering av förband och hur olika investeringar kan kombineras för att stärka både totalförsvarets förmåga och samhällets samlade motståndskraft.

Sammanfattningsvis är förmågan att transitera militära förband beroende av att flera system fungerar tillsammans. Den fysiska infrastrukturen måste stödjas av civila stödssystem, administrativa processer och tydliga organisatoriska strukturer. Arbetet med att stärka dessa förmågor bör ses som en integrerad del av både den nationella infrastrukturen och totalförsvaret.

De frågor som lyfts här pekar på behovet av fortsatt analys av infrastrukturbehoven vid militär transitering, kommuners och regioners förutsättningar och ansvar, myndighetssamverkan samt finansieringsmodeller.

Därutöver finns ett särskilt behov av framtida studier av transitering av trupp och materiel från Norge, via Sverige till Finland. Sådana studier bör belysa både infrastrukturella, administrativa och operativa aspekter, mot bakgrund av ökade krav på samordning och interoperabilitet inom Natos norra flank.

Tillsammans utgör dessa delar de grundförutsättningar som behöver etableras för att Sverige långsiktigt ska kunna uppfylla sin roll som transiterings- och baseringsnation och samtidigt stärka den nationella krisberedskapen. Den militära transiteringförmågan, det vill säga vår förmåga att ta emot och förflytta egna och våra allierades förband, handlar i grunden om avskräckning. Det är därför det är så viktigt att den byggs upp i fredstid.

7 Referenser

- Björkland, S. (2025). Värmerekord och skyfall i september: ”Ingen slump”, *Dagens Nyheter*. Publicerad 2025-10-06. <https://www.dn.se/sverige/varmerekord-och-skyfall-i-september-ingen-slump/>. Webbplats besökt 2025-10-10.
- Dalsjö, R. (2024). *Build it and they will come? Det svenska försvarssamarbetsavtalet med USA* (FOI Memo 8503). Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Department of the Army. (1999). *Fueling the Force*. (FM 54-30).
- Department of the Army. (2009). *Appendix A – Ammunition Basic Load*. (FM 4-30.13).
- Department of the Army. (2015). *Army Field Feeding and Class I Operations*. (ATP 4-41).
- Department of the Army. (2015). *Petroleum Supply Operations*. (ATP 4-43).
- Department of the Army. (2017). *Water Support Operations*. (ATP 4-44).
- Department of the Army. (2023). *Munitions Operations*. (ATP 4-35).
- Department of the Army. (2024). *Sustainment Operations*. (FM 4-0).
- DHL (2026). *Guide till storlekar på och typer av lastfartyg*. <https://www.dhl.com/se-sv/home/global-frakt/transporter-utbildningscenter/lastfartyg-typer-och-storlekar.html>. Webbplats besökt 2026-02-13
- Ekström, T. (2022), *Kriget i Ukraina — Ett logistiskt perspektiv* (FOI Memo 7849), Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Europaparlamentet och rådet. (2021). *Inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014* (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1153>.
- Europaparlamentet (2025), *Towards a comprehensive and beneficial approach to military mobility* (EPRS PE 774.667). [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/774667/EPRS_BRI\(2025\)774667_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/774667/EPRS_BRI(2025)774667_EN.pdf).
- Europeiska kommissionen (u.å.). *Military Mobility Package*. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/military-mobility_en. Webbplats besökt 2026-01-27.
- Europaparlamentet (2025). *Briefing Military mobility (PE775.860)*. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/775860/EPRS_BRI\(2025\)775860_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/775860/EPRS_BRI(2025)775860_EN.pdf)
- Europeiska kommissionen. (2025). *Press Statement by European Commissioner for Defence and Space, Andrius Kubilius, on the Multiannual Financial Framework (MFF)* (STATEMENT/25/1861). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/statement_25_1861
- Europeiska kommissionen (2025). *Commissioner Tzitzikostas speech in the EP TRAN Committee on the next MFF and its impact on transport and tourism* (SPEECH/25/1857). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_25_1857

- Europeiska revisionsrätten. (2025). *EU:s militära rörlighet: Det går inte lika snabbt som planerat på grund av brister i utformningen och hinder på vägen* (särskild rapport 2025:4). https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2025-04/SR-2025-04_SV.pdf
- Europeiska rådet, *EU:s försvar i siffror*.
<https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/defence-numbers/>.
Webbplats besökt 2025-09-28.
- Federation of American Scientists. *Army TOE: Table of Organization and Equipment*.
<https://man.fas.org/dod-101/army/unit/toe/>. Webbplats besökt 2025-11-19
- Finansdepartementet (2025). *Budgetpropositionen för 2026* (Prop 2025/26:1).
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/budgetpropositionen-for-2026_hd031/
- FOI, Samtal med Joakim Pihl, operationsanalytiker, utplacerad på försvarsstabens stödenhet för logistik.
- Försvarsdepartementet. (2023). *Sveriges tillträde till vissa Natoavtal* (Ds 2023:22).
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2023/07/ds-202322/>
- Försvarsdepartementet. (2024). *Avtal om försvarssamarbete med Amerikas förenta stater* (Ds 2024:2). <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/01/ds-20242/>
- Försvarsdepartementet. (2015). *Samförståndsavtal med Nato om värdlandsstöd* (Ds 2015:39). <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2015/07/ds-201539/>
- Försvarsmakten (2024), *Försvarsmaktens behov av civilt stöd vid höjd beredskap i Värmlands län*, FM2024-27449:2.
- Försvarsmakten (2024), *Försvarsmaktens Strategiska Plan 2025* (FM2024-21844:1).
- Försvarsmakten (2025), *Utgångspunkter för totalförsvaret 2025-2030* (FM2025-19772:2).
- Försvarsmakten, Samtal med Kim Petersen, Försvarsstabens stödenhet för logistik.
- Försvarsmakten, Samtal med Mattias Johansson, senior controller, Ekonomi- och verksamhetsstyrning.
- Håkansson, C. Moregård E, och Savolainen, A. (2026). *Moving Towards the Speed of Relevance? Assessing Military Mobility in the Netherlands, Germany and Poland* (FOI-R--5870--SE). Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Johnson, M., & Coryell, B. (2016). *Logistics Forecasting and Estimates in the Brigade Combat Team*. Army Logistics University.
<https://alu.army.mil/alog/2016/NOVDEC16/PDF/176881.pdf>.
Rapport hämtad 2025-11-19.
- Justitiedepartementet (2003). *Rättslig status vid samverkan inom Partnerskap för fred och EU:s krishantering m.m. en översyn* (SOU 2003:117).
<https://www.regeringen.se/contentassets/08bdc9715164494c9efb3abb98c77664/rattslig-status-vid-samverkan-inom-partnerskap-for-fred-och-eus-krishantering-m.m.-en-oversyn-sou-2003117>.

- Kalman, B. & Ullberg, J. (2020) Bärighetsklass BK4 – hur påverkas det äldre vägnätet?. *Bygg & teknik*. Publicerad 2020-08-27. <https://byggteknikforlaget.se/barighetsklass-bk4-hur-paverkas-det-aldre-vagnatet/>. Webbplats besökt 2025-10-10.
- Landgraf, I. och Hemnes, P.F. (2026). *Vertslandsstøtte under press – en analyse av sivilsamfunnets evne til å støtte Forsvaret ved mottak av allierte landstyrker* (FFI Rapport 02/2026), Forsvarets forskningsinstitut.
- Kjellsdotter Ivert, L., Merkel, A., Kalantari, J., Santén, V., Svanberg, M. och von Wieding, S. (2021). *Intrassentanalys av Sveriges hamninfrastuktur*, Lighthouse Swedish Maritime Competence Centre.
- Luftfartsverket. *Flygplatser i Sverige*, <https://www.lfv.se/om-oss/sveriges-flygplatser>. Webbplats besökt 2026-03-05.
- Natanaelsson, K., Alsterberg, V., Lindblom, H., Lindgren, M., Grudemo, S. Zehaie, F. och Eliasson, J. (2024). *Planeringsunderlag elvägar: Konsekvensbeskrivning av en framtida utbyggnad av elvägar* (TRV 2024/125466), Trafikverket.
- Nato (1951). *Agreement between the Parties to the North Atlantic Treaty regarding the Status of their Forces*. <https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/1951/06/19/agreement>. Webbplats besökt 2026-01-23.
- Nato, (2007). *NATO Logistics Handbook*.
- Nato, (2022). *Allied Joint Movement and Transportation Doctrine* (AJP-4.4).
- Nato (2024), *Criteria and standards for the zones of the reinforcement and sustainment network* (ACO DIRECTIVE 084-004).
- Nato. (2024). *NATO Security Investment Programme Financial Activity as at 31 December 2023*. https://www.nato.int/content/dam/nato/legacy-wcm/media_pdf/2024/10/pdf/2411-NSIP-2023-fin-act.pdf.
- Nato. (2024). *The 2025-2029 Common Funding Resource Plan*. <https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/2024/07/18/the-2025-2029-common-funding-resource-plan>. Webbplats besökt 2025-11-13.
- Nato (2025). *The Allied Joint Support and Enabling command at a glance*. <https://jsec.nato.int/about-us/jsec-at-a-glance-effective-efficient-enablement>. Webbplats besökt 2026-01-27.
- Nato (2025). *AJP-4 Allied joint doctrine for sustainment of operations*, Edition C, Version 1.
- NATO Innovation Fund, *The NATO Innovation Fund*. <https://www.nif.fund/>. Webbplats besökt 2025-11-12.
- Nato. *NATO Trust Funds*. <https://www.nato.int/en/what-we-do/partnerships-and-cooperation/nato-trust-funds>. Webbplats besökt 2025-10-02.
- NATO Watch, *NATO military spending surges driving up global total*, 2025-04-28.
- Nato. *Funding NATO, The principle of common funding*, <https://www.nato.int/en/what-we-do/introduction-to-nato/funding-nato>. Webbplats besökt 2025-11-13.
- Nato. *Funding NATO*, <https://www.nato.int/en/what-we-do/introduction-to-nato/funding-nato>. Webbplats besökt 2025-09-03.
- Nato. presentation från kurs anordnad av FM, 11-13 juni 2025.

- NKAB. *NKAB – Kombiterminal i Nässjö och Jönköping*, <https://www.transab.se/nkab/>.
Webbplats besökt 2026-01-28.
- NORDEFECO (2016). *Joint Statement from the Nordic Ministers of Defence Copenhagen, 9 November 2016*. <https://www.nordefco.org/files/Backgrounds/Joint-Statement-from-the-Nordic-Ministers-of-Defence-2016.pdf>. Hämtat 2026-01-27.
- RAND Corporation. (2019). *Assessing Fuel Requirements for Army Operations*.
- Regeringskansliet. (2024). *Fem svenska infrastrukturprojekt beviljas EU-stöd för militär rörlighet*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/01/fem-svenska-infrastrukturprojekt-beviljas-eu-stod-for-militar-rorlighet/>.
Webbplats besökt 2025-09-25.
- Regeringskansliet. (2024). *Avtal om försvarssamarbete med USA*.
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/militart-forsvar/avtal-om-forsvarssamarbete-med-usa-dca>. Webbplats besökt 2025-12-05.
- Regeringskansliet (2025). *Nato etablerar stab för logistikledning i Sverige*.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/08/nato-etablerar-stab-for-logistikledning-i-sverige/>. Webbplats besökt 2025-09-25.
- Riksbanken, valutakurser, per 2025-10-01, via webbplats.
- Skatteverket (u.å.). *Ny i Sverige och ska arbeta här som anställd*.
<https://skatteverket.se/privat/internationellt/nyisverigeochskaarbete.4.2cf1b5cd163796a5c8bab91.html>. Webbplats besökt 2026-02-06.
- Sullivan, C. D. (1987), *C-17 CONTAINER STUDY*, US Air Force Center for Studies and Analysis. <https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA362578.pdf>.
- Trafikanalys (2019), *Hamnar i fokus* (PM 2019:7).
- Trafikverket (2025), *Bärighetsklasser (BK) på vägar och broar*,
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/bk--barighetsklasser-pa-vagar-och-broar/>, Webbplats besökt 2025-10-13.
- Trafikverket (2025), *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* (TRV 2025/37255).
- Transportstyrelsen. *Odelbar last och fordon som överskrider vikt- och dimensionsbestämmelser*,
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/gods-och-buss/matt-och-vikt/odelbar-last-och-fordon-som-overskrider-vikt--och-dimensionsbestammelser/>.
Webbplats besökt 2026-03-06.
- US Department of Defence, Fiscal Year 2026 Budget.
- Vent, N. (2025). *Elittruppen gör Gotland till vapen mot rysk attack*. *Aftonbladet*.
Publicerad 2025-05-21, Uppdaterad 2025-05-22.
<https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/4BwmOo/natoovning-pa-gotland>.
Webbplats besökt 2025-12-05
- Ågren, J. (2024). *Nordic Response 24 - erfarenheter och reflektioner* (FOI Memo 8582).
Totalförsvarets forskningsinstitut.

8 Bilagor

8.1 Bilaga 1 - Tentativ fordonslista för mekaniserad brigad

Fordonstyp	Beteckning	Antal (st)	Modellexempel (US)	Vikt (ton)	MLC	Driv-typ
Stridsvagn	MBT	44	M1A2 SEPv3 Abrams	67	120	Band
Stridsfordon	IFV	180	M2A3 Bradley	25	30	Band
Pansartrupptransport-fordon	APC	70	M113A3	12	13	Band
Lätt terrängbil	LPPV	180	JLTV (Oshkosh)	7	10	Hjul
Spaningsfordon	Recon AFV	18	M1127 Stryker RV	18	25	Hjul
Granatkastarfordon	Mortar Carrier	16	M1064A3 Mortar Carrier	13	15	Band
Artilleripjäs	SPH	24	M109A7 Paladin	35	45	Band
Ammunitionsfordon	field artillery ammunition supply vehicle	32	M992A3 FAASV	28	38	Band
Eldledningsfordon	fire control system	12	M7 Bradley FIST	25	30	Band
Luftvärnsfordon	M-SHORAD	18	Stryker M-SHORAD	20	25	Hjul
Ledningsfordon	C2V	30	M4 Command and Control Vehicle	25	30	Band
CIS nod/SATCOM/server	CIS	44	HMMWV Shelter	7	10	Hjul
Radar-fordon	SHORAD	4	AN/MPQ-64 Sentinel FMTV	14	20	Hjul
Sjukvårdsfordon	MEDEVAC	40	M997 HMMWV	5	10	Hjul
Bärgnings-/Verkstadsfordon	Recovery vehicle	24	M88A2 Hercules	64	120	Band
Ingenjör-/arbetsfordon	ABV etc	60	M1150 ABV	63	120	Band
Tankfordon – bränsle	Tanker - fuel	60	M978 HEMTT Fueller	18	25	Hjul
Tankfordon – vatten	Tanker - Water	50	M1120 HEMTT Water	18	25	Hjul
Flaklastbil	FMTV	120	FMTV LMTV (M1078)	11	15	Hjul
Rullflaks-/containerlastbilar	Flatracks	140	FMTV MTV (M1083/M1084)	11	18	Hjul
Lastväxlarfordon	PLS	60	PLS (M1074/M1075)	24	35	Hjul
Materielhanteringsfordon	MHE	30	MHE (Rough Terrain Crane)	20	25	Hjul
Gaffeltruck	Rough Terrain Forklift	20	ATLAS II RT Forklift	9	10	Hjul
Total		1276				



FOI
Totalförsvarets forskningsinstitut
164 90 Stockholm

Tel: 08-55 50 30 00
Fax: 08-55 50 31 00

www.foi.se