



**Baltic-Link är en viktig
länk i det framtida europeiska
transportnätet TEN-T i
Östersjöregionen**

Baltic-Link korridoren

Initiativet till en Baltic-Link korridor togs 1998 i ett projekt med namnet SEBTrans som genomfördes inom EU-programmet Interreg II C. Partners i projektet var representanter från olika organisationer i Sverige, Danmark, Polen, Litauen och Ryssland. Projektet syftade till att studera och kartlägga situationen för handel, transporter och infrastruktur i sydöstra Östersjön och de berörda länderna i den här delen av världen. Inom projektet gjordes även ett antal prognoser för förväntad han-

del samt gods- och persontrafik fram till år 2010 respektive 2020. Resultatet av projektet visade att området i sydöstra Östersjön kunde förvänta sig en fördubbling av handeln fram till år 2020, en snabb tillväxt för persontrafiken under samma period samt att området saknade intermodala godstransportlösningar. Utöver detta visade studierna att området saknade ett antal förbindelse-länkar och att det fanns flera flaskhalsar i den befintliga infrastrukturen och de befintliga transportsystemen.



Slutresultat

1. Även de försiktigare prognoserna visar att handeln och godstrafiken mellan länderna i området kommer att fördubblas fram till 2020
2. Persontrafiken i området kommer att öka snabbt under samma period
3. Vissa viktiga länkar i transportinfrastrukturen saknas i dagsläget, samtidigt som det finns allvarliga flaskhalsar
4. Det saknas befintliga intermodala lösningar för småskaliga gods-transporter

För att förbereda infrastrukturen i området inför framtiden, för att lokalisera flaskhalsar och frånvaron av vissa länkar samt för att hitta lösningar på dessa problem, inleddes SEBTrans-Linkprojektet under 2002 inom EU-programmet Interreg III B. Syftet med projektet var att utarbeta detaljerade planer för att lösa problemen med de saknade länkarna och befintliga flaskhalsarna i Baltic-Link korridoren samt att hitta intermodala godstransportlösningar. I projektet ingick 24 olika partners från Sverige, Polen, Litauen och Ryssland. Viktiga partners var Banverket, och Vägverket och Sjöfartsverket samt privata operatörer och intressenter.

Sammanfattande slutsatser från detta projekt:

- Investeringar i vägar, järnvägar och terminaler är nödvändiga
- Viktigt att fortsätta det transnationella samarbetet avseende transportkorridoren Baltic-Link
- Baltic-Link korridoren behöver en egen identitet
- Arbetet med intermodala godstransportlösningar måste fortsätta

Passagerartransporter

ökning från dagsläget, procent

Sverige-Tyskland +130

Sverige-Polen/Litauen +200-300

Sverige-Lettland +250

Flygpassagerare

ökning från dagsläget, procent

Sverige-Polen/Litauen +500

Sverige-Lettland +350

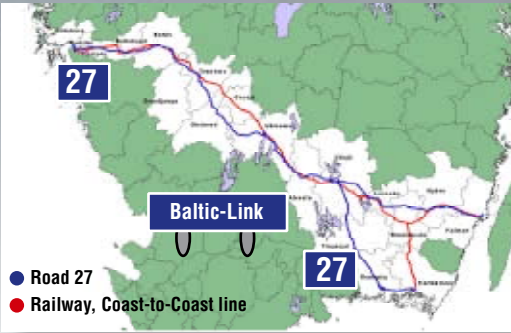
Baltic-Link Association

Som ett resultat av de två tidigare EU-projekten grundades Baltic-Link Association 2005. Organisationen är ett formellt nätverk med över 20 medlemmar (kommuner, regionförbund och hamnar) i Sverige längs den svenska delen av den transnationella transportkorridoren Baltic-Link.

Organisationens mål är att:

- följa upp arbetet som gjorts inom SEBTrans-Linkprojekten,
- informera och lobba för Baltic-Link korridoren,
- bidra till att bygga upp kunskap om Baltic-Link-korridoren, samt att vara en kontaktyta gentemot andra organisationer, projekt och föreningar (till exempel samarbete med PETC VI Steering Committee och Amber Road Cities Association (ARCA) i Polen).

ARCA och Baltic-Link Association är systerorganisationer. ARCA grundades redan 1994 och omfattar både lokala och regionala institutioner och affärsorganisationer från de fyra polska regionerna längs den Paneuropeiska transportkorridoren VI (motorväg A1 i Polen) för att främja en hållbar utveckling och samverkan mellan många sektorer.



Baltic-Link i Sverige.



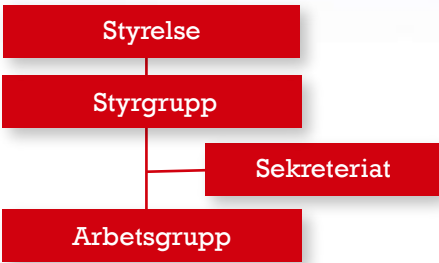
Motorväg A1 i Polen.

Baltic-Link Association består av en styrelse, en styrgrupp med ansvariga, valda politiker från medlemmarna tillsammans med ett permanent sekretariat i Växjö samt en arbetsgrupp. Nätverket är etablerat på nationell nivå med målet att samarbeta med andra organisationer över nationsgränserna, till exempel ARCA.

Organisationens ekonomi bygger på en årlig medlemsavgift och sekretariatet handhar all administration för organisationen. Organisationen:

- är en ideell förening med namnet Baltic-Link Association
- består av medlemmar med intresse för korridoren Baltic-Link
- har en styrelse, en styrgrupp, ett permanent sekretariat och en arbetsgrupp
- finansieras genom en årlig medlemsavgift
- är etablerad på riksnivå för ett transnationellt samarbete

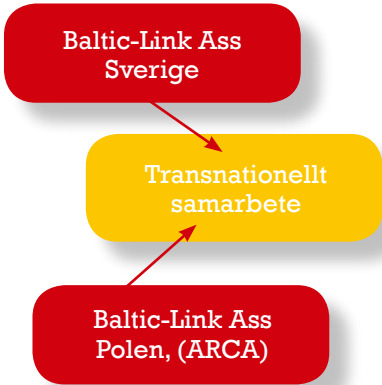
Utöver ovanstående målsättningar har organisationen som övergripande



mål att bedriva lobbyverksamhet för etablerande av Baltic-Link korridoren, som en länk inom det befintliga TEN-T systemet, och att stödja aktiviteter i linje med detta mål. Exempelvis utökad järnväg mellan Göteborg och Borås, godsterminal i Alvesta, förbättringar av Kust-till-kustbanan i Sverige, infrastrukturinvesteringar i Karlskrona hamn, ny färjeterminal i hamnen i Gdynia samt investeringar i A1-motorvägen i Polen.

Andra lobbyverksamheter inom Baltic-Link Association har bland annat gällt arbetet med att skapa en gemensam identitet för korridoren, väg 27 och ett gemensamt namn för hela den transnationella korridoren:

BALTIC-LINK

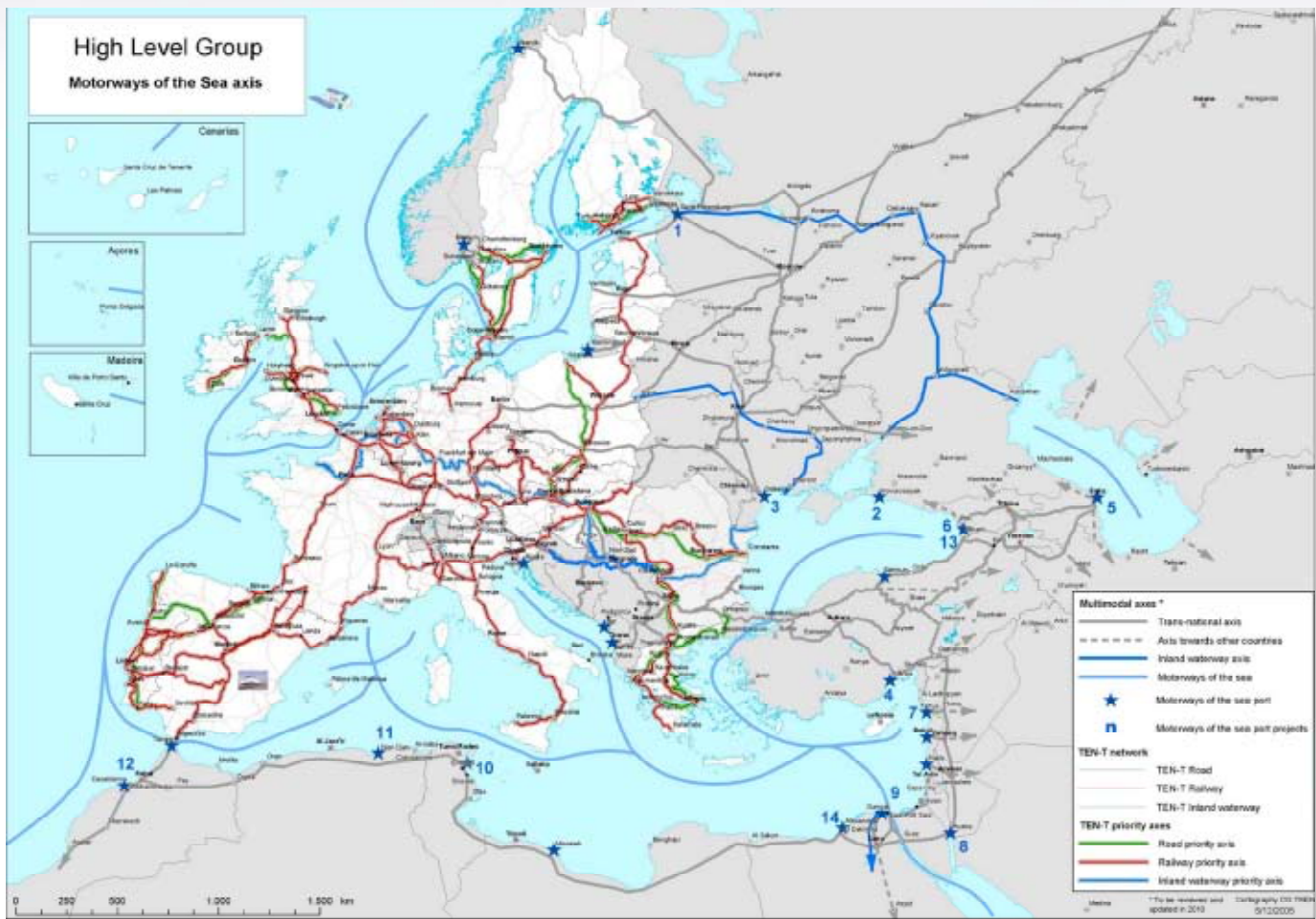


Transportkorridoren Baltic-Link.

En saknad länk i TEN-T systemet

År 1996 definierade Europeiska Unionen de vägar, järnvägar, flygplatser och sjöfartsleder som är av stor betydelse för EU som helhet. Konceptet kallades, och kallas fortfarande, Trans European Network , TEN. På grund av underinvesteringar och otillräckligt ekonomiskt stöd från statligt håll har många av projekten som identifierades 1996 blivit väsentligt försenade. EU reviderade därför sina riktlinjer från 1996 i början av år 2000. EU-kommissionen tillsatte en högnivågrupp med före EU-kommissionären Van Miert som ordförande för att identifiera nya prioriterade projekt. Van Miert-gruppen lämnade sina rekommendationer till EU-kommissionen i juni 2003. Enligt denna nya prioriteringslista och karta saknas fortfarande några viktiga länkar i TEN-systemet, särskilt i området kring Östersjön.

I Sverige är den Nordiska triangeln ett prioriterat TEN-objekt och i Polen motorvägsprojektet A1 (Gdansk–Katowice) tillsammans med järnvägs-förbindelsen Gdansk–Warszawa–Brno. Idagsläget finns ingen koppling mellan dessa prioriterade TEN-objekt i Östersjöområdet. Detta faktum påpekas även i den Tredje framstegsrapporten om sammanhållningen, som konstaterar att det är viktigt att förbättra gräns- och transitleder för att gynna och underlätta ökad handel, särskilt mellan de (sedan 1 maj 2004) nya och gamla medlemsländerna. Ett annat skäl är att regioner med bättre tillgång till nationella, internationella och globala marknader är produktivare och konkurrenskraftigare än andra regioner.



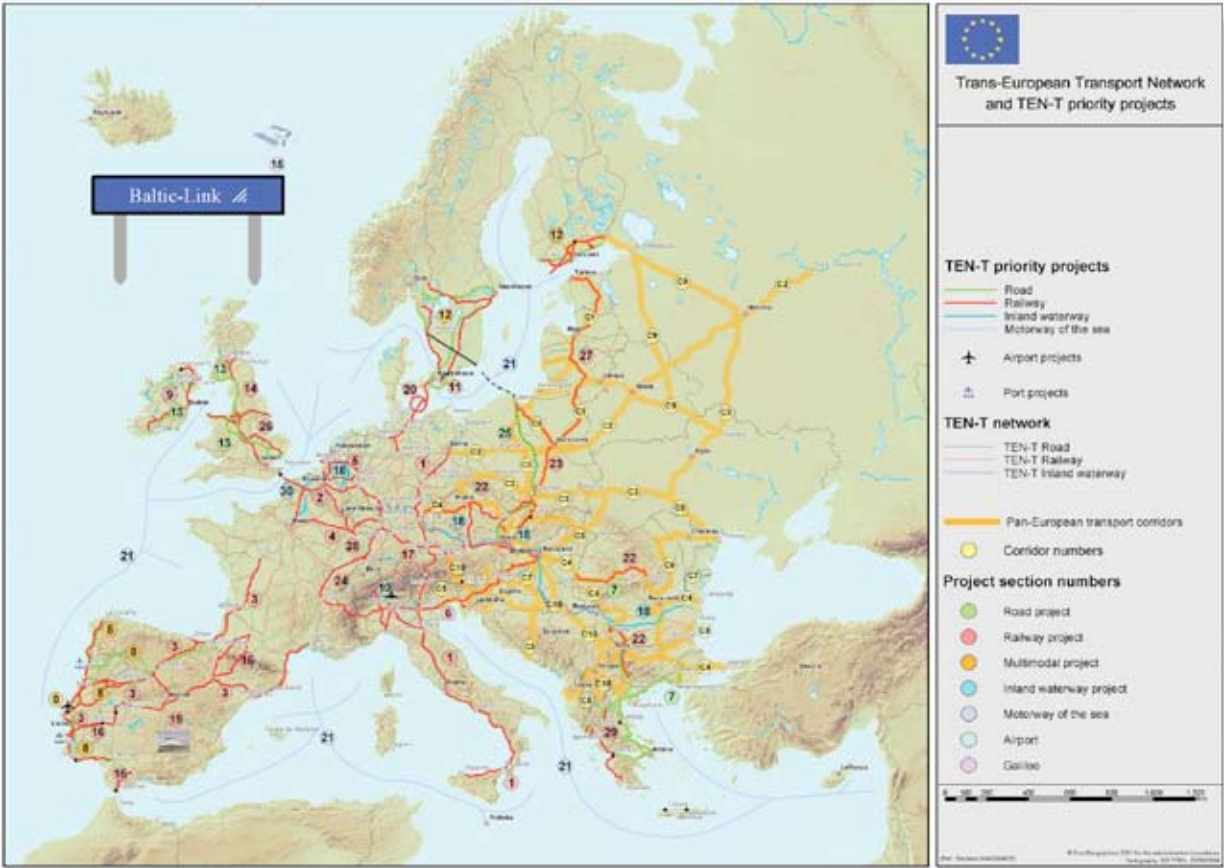
TEN-T objekt som prioriterats av högnivågruppen.

Transportkorridoren Baltic-Link är den länk som saknas för att uppnå ett fungerande TEN-T system i Östersjöområdet.

Enligt Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC) och deras publikation "Survey on the transport infrastructure planning in the Baltic Sea Region" är de prioriterade projekten av intresse för Östersjöområdet: järnvägsaxeln Gdansk–Warszawa–Brno–Wien tillsammans med motorvägsaxeln Gdansk–Brno–Wien, A1-motorvägen, det vill säga den Paneuropeiska korridoren VI eller prioriterade objekt nummer 23 och 25 i TEN-T. Kort sagt, lyfter både EU- och Östersjö-initiativ fram vikten av att hitta nya transportslag och alternativa transportkorridorer

för att minska trafikbelastningen på de centraleuropeiska vägarna. Därutöver framhålls vikten av att förbättra tillgängligheten till de större TEN-T och paneuropeiska korridorerna för perifera regioner samt värdet av sammanhållning mellan gamla och nya EU-medlemsländer.

Ett förverkligande av transportkorridoren Baltic-Link skulle innebära etablerande av en alternativ transportkorridor med minskat tryck på motorvägarna i Nordtyskland och minskade trafikstockningar i Centraleuropa. Det skulle också innebära förbättrad tillgänglighet till de större TEN-T korridorerna i området kombinerat med en bättre samverkan mellan gamla och nya EU-länder.



Den baltiska transportkorridoren i ett paneuropeiskt korridorperspektiv.

Den transnationella betydelsen av transportkorridoren Baltic-Link

Den transnationella betydelsen av transportstråket Baltic-Link kan inte nog poängteras. Den framtida efterfrågan på olika transportlösningar och förbindande länkar mellan länderna i Östersjöområdet kommer att öka, vilket samtliga aktörer i området, både nationella och internationella, vittnar om.

Bo Frank
Ordförande Baltic-Link Association
2007-10-25

Stena Line

Handeln mellan Sverige och Polen har redan växt snabbt under ett antal år. Östersjöregionen är det snabbast växande ekonomiska området i Europa för närvarande. Med ett förväntat skifte i resemönstren kommer RoPax-färjor att bli ännu viktigare eftersom dessa hanterar både passagerar- och gods-transporter. En rimlig beräkning för den närmaste framtiden är att fraktmarknaden ökar med 12–15 procent – det är därför som Baltic-Link korridoren är så viktig.

Hans Hansson
Freight Commercial Manager The North

Euroregion Baltic, ERB

Vi stödjer till fullo idén att etablera transportkorridoren Baltic-Link i Sverige som en del i Trans European Network och Pan-europeiska korridorsystemet. Följaktligen får också den inlämnade ansökan avseende sjömotorvägen mellan Karlskrona och Gdynia vårt fulla stöd och vi uttrycker vår förhoppning att denna ansökan skall godkännas och förverkligas.

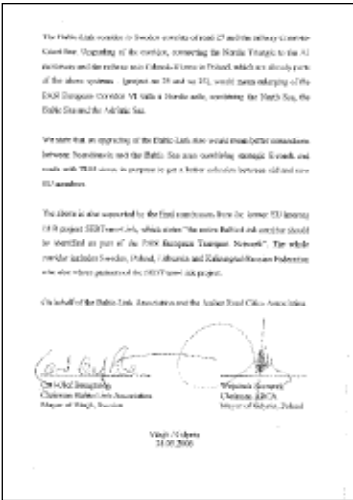
Mikhail Pluhin
Ordförande för Euroregion Baltic

Baltic-Link och ARCA

En utbyggnad av transportkorridoren Baltic-Link, som förbinder den Nordiska triangeln med A1 motorvägen och järnvägsaxeln Gdansk–Wien skulle innebära en utökning av Paneuropeiska korridoren VI med en nordisk axel som länkar samman Nord-sjön, Östersjön och Adriatiska havet. Vår uppfattning är att en utbyggnad av Baltic-Link också skulle innebära bättre förbindelser mellan Skandinavien och Östersjöområdet, med sammanlänkning av strategiska europavägar och vägar med TEN-status i syfte att skapa en bättre sammanhållning mellan gamla och nya EU-stater.

Carl-Olof Bengtsson
Ordförande Baltic-Link Ass.
Kommunstyrelsens ordförande i Växjö

Wojciech Szcurek
Ordförande ARCA
Borgmästare i Gdynia, Polen



Baltic Link – en nära framtid

Från och med den 1 maj 2004 består EU av 25 medlemsstater. Befolkningen inom EU och runt Östersjön, som utgör den gemensamma marknaden i området, har ökat mycket kraftigt. Den utökade marknaden innebär ökad handel, vilket kommer att generera ett ökat behov av transporter och olika transportlösningar. För att dra fördel av den nya situationen är det av yttersta vikt att utveckla infrastruktur- och kommunikationssystemen, både på kort och lång sikt.

Medlemmarna i organisationerna Baltic-Link och ARCA delar denna syn på framtiden. Behovet av framtida transportlösningar och förbindelser mellan länderna i sydöstra Östersjöregionen får inte förbises. Därför står samtliga medlemmar i de båda organisationerna bakom anhängan om en gemensam transportkorridor från norra till södra Europa, kallad Baltic-Link.

Förverkligandet av Baltic-Link kommer att fokusera på att förbättra befintliga sjöfartsförbindelser för godstransporter. Fokus kommer också att ligga på frågan om en övergång från väg- till järnvägstransporter av gods samt att minska klyftan när det gäller transport- och kommunikationsförbindelser mellan gamla och nya EU-länder i Östersjöregionen. Baltic-Link kommer att höja värdet av TEN-T (Trans European Network) genom att förbinda TEN-T vägarna och de olika länderna med varandra i Östersjöregionen, det vill säga den Nordiska triangeln i Sverige med de TEN-T prioriterade objekten nummer 23 och 25 i Polen. Baltic Link kommer också att öka värdet av TEN-T systemet genom att förverkliga begreppet "Motorways of the Sea" i Östersjö-regionen.

Genom att färdigställa transportkorridoren Baltic-Link skulle vi uppnå:

- Målen i European Transport Policy for 2010: Time to Decide (EU:s vitbok om europeisk transportpolitik)
- Målen avseende bättre förbindelser mellan olika TEN-T system i Östersjöregionen
- Målen avseende bättre sammanhållning mellan gamla och nya EU-länder
- Målen att förverkliga konceptet "Motorways of the Sea" i Östersjöregionen



Transportkorridoren Baltic-Link ur TEN-T-perspektiv

- | | |
|------------------------|----------------------------------|
| ■ "Essen" Rail project | ■ Inland waterway project (2001) |
| ■ Rail project (2001) | ■ Inland waterway project (2003) |
| ■ Rail project (2003) | ■ Motorway of the sea (2003) |
| ■ "Essen" Road project | ✈ Airport projects |
| ■ Road project (2001) | ⚓ Port projects |
| ■ Road project (2003) | |

Source: DG TREN

0 250 500 km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries



www.baltic-link.se

Kontakt:

**SEKRETARIATET FÖR BALTIC-LINK ASSOCIATION
PER-OLOF LÖFBERG**

Växjö kommun

Box 1222, 351 12 Växjö, SVERIGE

Tel.: +46 470 415 39

per-olof.lofberg@kommun.vaxjo.se