



Plats och tid

Kommunhuset, KS-salen klockan, 08.30 – 15.30

Beslutande

Catarina Pettersson (S), ordf
Kjell Ivenmyr (S)
Örjan Andersson (S)
Thure Andersen (S)
Marijo Edlund (S)
Tony Frunk (S)
Reijo Tarkka (V)
Hans Strandlund (M)
Sigge Synnergård (L)
Anna Gunstad Bäckman (C)
Peter Ristikartano (MP)

Ersättarna: Pia Håkansson (S), Lennart Ahlström (S), Åsa Kfoury (MP), Jenny Landernäs (M) §§ 190-200, samt kommunchef Carin Becker-Åström och Staffan Andersson, övriga deltagare se §§ 187-188

Närvarorätt

Kommunstyrelsen beslutar att medge närvarorätt för samtliga närvarande.

Utses att justera

Tony Frunk (S) och Hans Strandlund (M)

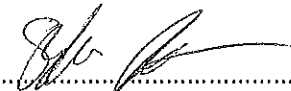
Justeringens plats och tid

Kommunhuset den 16 november 2017 klockan 15.30

Underskrifter

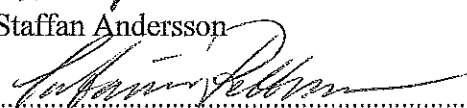
Paragrafer 187 - 200

Sekreterare



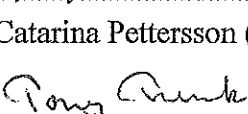
Staffan Andersson

Ordförande

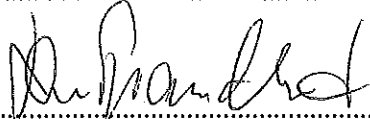


Catarina Pettersson (S)

Justerande



Tony Frunk (S)



Hans Strandlund (M)

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ och §§

Kommunstyrelsen §§ 187 - 200

Sammanträdesdatum

2017-11-13

Anslaget uppsättes

2017-11-16

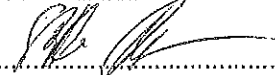
Anslaget nedtages

2017-12-08

Förvaringsplats för protokollet

Nämndkansliet

Underskrift



Staffan Andersson

Utdragsbestyrkande





KS § 196

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 - för yttrande Dnr 227/17

Trafikverket har översänt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 på remiss. Planförslaget remitteras till berörda remissinstanser, som har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Remissvar lämnas till Näringsdepartementet senast den 30 november 2017.

Arbetet har skett på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla vår statliga infrastruktur och utveckla våra statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv. I direktivet pekas sex samhällsutmaningar ut och dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet. Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet. Trafikverket har arbetat trafikslagsövergripande och åtgärder har prioriterats för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till att nå de transportpolitiska målen.

Tekniska nämnden och bygg- och miljönämnden har yttrat sig över planen den 23 oktober 2017 § 112 respektive den 26 oktober 2017 § 54.

Kommunchefen har upprättat förslag till yttrande den 31 oktober 2017 i vilket bl a framgår att kommunen i huvudsak ställer sig bakom synpunkter från Region Västmanlands remissvar, vilka redovisas i kommunens yttrande. Vidare vill Hallstahammar framföra följande: Vi vill dock understryka att kommunens vattenverk ligger i direkt anslutning till planerad utbyggnad av E18 och behöver därför flyttas vid en utbyggnad. Kostnaderna för flytten måste därför beaktas i den nationella planen. Dessvärre konstateras att Trafikverket har reviderat kostnaden för, den så viktiga, höjningen av bron över E18 vid Sörstafors. Resultatet av revideringen är att kostnaden har ökat högst väsentligt. Detta medför att den inte kan inrymmas i den Regionala transportplanen. Det är därför av största vikt att kostnaden kan inrymmas i den Nationella planen för transportsystemet 2018-2029 i enlighet med regeringens beslut 1961.

Arbetsutskottet har behandlat ärendet den 6 november 2017 § 147.



UTDRAG

Forts KS § 196

Sigge Synnergård (L) yrkar att stycket kring brohöjningen tas bort ur Hallstahammars kommuns förslag till remissyttrande. I övrigt ställer han sig bakom regionens yttrande och kommunens övriga synpunkter.

Hans Strandlund (M) och Anna Gunstad Bäckman (C) instämmer i Sigge Synnergårds yrkande.

Peter Ristikartano (MP) yrkar bifall till eget förslag till yttrande daterat den 13 november 2017.

Catarina Pettersson (S) yrkar som ett tillägg till arbetsutskottets förslag att kommunen ska framföra att Trafikverket i samband med ombyggnation av E-18 bör möjliggöra för oskyddade trafikanter att ta sig från Lyckhem till Eriksberg genom att anlägga en cykelväg vid sidan av motorvägen, samt att tillgodose oskyddade trafikanters möjlighet att på ett säkert sätt ta sig över E18 vid Lyckhem väg 252 där gång- och cykelväg helt saknas vid trafikplatsen.

Peter Ristikartano (MP) yrkar som ett tillägg till arbetsutskottets förslag att följande ska framföras: Hallstahammars kommuns synpunkt även är att fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder (t ex påverkan av beteendemönster) ska läggas till och finansieras med nationell plan, även utan att fysiska åtgärder genomförs. Regeringens uppdrag om framtagandet av nationell plan, N2017/02312fTIF m.fl., uppmanar till detta. Ökad finansiering för fyrstegsprincipens 1 och 2 steg behövs i planen.

Sedan propositionsordningen godkänts beslutar kommunstyrelsen med bifall till arbetsutskottets förslag och med avslag på Sigge Synnergårds (L) yrkande och med avslag på Peter Ristikartanos yrkande (MP).

Vidare beslutar kommunstyrelsen med bifall till Catarina Petterssons (S) tilläggsyrkande och med bifall till Peter Ristikartanos (MP) tilläggsyrkande.



Forts KS § 196

Kommunstyrelsen beslutar

att som sitt yttrande över Nationella planen för transportsystemet 2018-2029 överlämna förvaltningens skrivelse daterad 31 oktober 2017,

att framföra att Trafikverket i samband med ombyggnation av E-18 bör möjliggöra för oskyddade trafikanter att ta sig från Lyckhem till Eriksberg, genom att anlägga en cykelväg vid sidan av motorvägen, samt att tillgodose oskyddade trafikanters möjlighet att på ett säkert sätt ta sig över E18 vid Lyckhem väg 252 där gång- och cykelväg helt saknas vid trafikplatsen, samt

att framföra följande: Hallstahammars kommuns synpunkt är även att fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder (t ex påverkan av beteendemönster) ska läggas till och finansieras med nationell plan, även utan att fysiska åtgärder genomförs. Regeringens uppdrag om framtagandet av nationell plan, N2017/02312fTIF m.fl., uppmanar till detta. Ökad finansiering för fyrstegsprincipens 1 och 2 steg behövs i planen.

Mot beslutet reserverar sig Hans Strandlund (M), Sigge Synnergård (L) och Anna Gunstad Bäckman (C), bilaga 1 § 196/2017, samt Peter Ristikartano (MP).

Exp till Näringsdepartementet
Tekniska nämnden
Bygg- och miljönämnden
Kommunchefen

Enligt Trafikverket kommer brohöjningen att kosta mellan 97 och 114 miljoner kronor. Det är väsentligt mer än de tidigare aviserade 75 miljoner kronorna. Alliansen protesterade redan i juni, på regionnivå, mot beslutet att lägga 75 miljoner på brohöjningen. Det här visar att vi hade rätt i vår kritik, en brohöjning är att kasta pengarna i sjön. Om Trafikverket ser en samhällsnytta med en höjning av bron får de i så fall stå för kostnaden för den här bron och övriga broar som också måste höjas. Hittills har den samhällsnyttan inte gått att påvisa.

Vi reserverar oss avseende avsnittet gällande höjningen av bron över E 18,

Sigge Synnergård (L)
För Alliansen Hallstahammar



Kommunstyrelseförvaltningen
Carin Becker Åström
0220-241 82

Kommunstyrelsen

Remissvar avseende Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Inledning

Trafikverket har översänt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 på remiss. Planförslaget remitteras till berörda remissinstanser, som har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Remissvar lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 november 2017.

Bakgrund

Trafikverket presenterar i rapporten Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Arbetet har skett på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla vår statliga infrastruktur och utveckla våra statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018– 2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv. I direktivet pekas sex samhällsutmaningar ut och dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet. Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet.

Trafikverket har arbetat trafikslagsövergripande och åtgärder har prioriterats för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till att nå de transportpolitiska målen.



Yttrande

Region Västmanland har antagit ett förslag till yttrande som redovisas nedan.

Synpunkter som Region Västmanland framför:

- **RV 56 är (Räta linjen)** är ett utpekat stråk för godstransporter mellan Norrköping och Gävle. Stråket har även som funktion avlasta transportinfrastrukturen i Stockholmsområdet och minska dess kapacitetsproblem. Med en hög andel tung trafik är det viktigt med ett helhetstänk för säkerhet och framkomlighet för sträckan med mötesseparering. Det är därför glädjande att se att både Kvikksund-Västjädra samt Sala-Heby ska genomföras under planperioden. Men då mötesseparering skapar barriärer och inte skapar förutsättningar för ett säkert hållbart resande, är det av största vikt att dessa sträckor utformas tillsammans med cykelbanor och kollektivtrafikåtgärder.
- **E18 är en viktig länk i transportsystemet** ur både nationellt och regionala perspektiv, för så väl person- som godstransporter. Med frekventa stora störningar i trafiken påverkar det både sysselsättning, kompetensförsörjning, bostadsbyggande samt export och import. Vi är särskilt glada över att E18 (Köping-Västjädra) finns med i planförslaget, men genomförandet behöver tidigareläggas ur samhällsekonomisk synpunkt. Vi anser även att en höjning av bron över Kolbäckån/Strömsholms kanal bör omfattas av projektet i enlighet med Regeringens beslut 1961¹ samt behandlas skyndsamt för att inte försena projektet. Vi efterfrågar även en fortsatt utvecklingsplan av E18 för sträckan genom Västerås då det vid rusningstrafik blir köbildning på E18 från moten med ett flertal incidenter som följd. Vid olyckor är tillgängligheten för räddningstjänsten starkt begränsad.
- **Beslutade åtgärder i nuvarande plan ska slutföras**
Region Västmanland förutsätter att redan beslutade åtgärder i nationell plan 2014-2025 ligger fast och slutförs enligt plan. Förslaget att riksväg 70 utgår Simtuna-Kumla-Sala och ersätts av trimningsåtgärder på sträckan är något som Region Västmanland inte ställer sig bakom då vägen har en övergripande nationell betydelse och är en av de viktigaste regionala förbindelserna mellan Dalarna och Mälardalen. Åtgärden finns med i innevarande planperiod medför ökad säkerhet, förbättrade möjligheter till arbetspendling och för näringslivets godstransporter. Region Västmanland anser därför att åtgärden ska genomföras i enligt innevarande plan 2014-2025.
- **Åtgärderna för ökad kapacitet på godsstråket genom Bergslagen** som finns med i planförslaget är mycket positivt.
- **Återställ funktionalitet: redovisning av hur Trafikverket planerar att nå målet.** Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Det är emellertid allvarligt att Trafikverket inte når upp till målet om att återställa funktionaliteten under planperioden. För effektivitet och hushållning med resurser vill vi särskilt lyfta behovet av en fastställd plan för reinvesteringar. För att säkerställa dess genomförande måste dess budget vara oberoende av det avhjälpande underhållet, för att kunna återställa systemets funktionalitet och robusthet.

¹ Regeringen beslutar den 19 maj 1961 om en fri höjd om 2,5 m för bron vid Sörstafors, med villkor att vägprofilen utformas så att i framtiden bro med 4.0 m fri höjd kan erhållas väster om nuvarande farledsfåra.



- **Mälarsjöfarten är viktig för möjligheten att avlasta landinfrastrukturen från gods och bidra till en klimatsmart transportinfrastruktur.** Därför behöver Hjulstabron åtgärdas enligt den avsiktsförklaring som tecknats mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Västerås stad, Köpings kommun och Region Västmanland.
Hjulstabron behöver åtgärdas för att säkerställa nyttan av övriga investeringar för mälarsjöfarten. Västerås stad och Köpings kommun investerar 1,8 miljarder kronor för mälarsjöfarten kopplat till hamnarna i dessa städer. Konsekvensen av inte åtgärdad Hjulstabro effekterna från övriga investeringar som slussen i Södertälje, muddring av farled och åtgärder i hamnarna inte uppnår effekt genom överflyttning av volymer från landtransporter till sjöfarten inom planperioden. Vi efterfrågar en helhetssyn för mälarsjöfarten och förordar därför att Mälarprojektet ska utökas och då även omfatta Hjulstabron. Bifogat till remissvaret finns en utförligare beskrivning av Mälarprojektet och dess betydelse i det transportslagsövergripande transportsystemet.
- **Mälarbanan och Svealandsbanan: Använd investeringar, reinvestering och trimning för ökad kapacitet.** Region Västmanland saknar åtgärder för utbyggnad av kapaciteten på Mälarbanan och Svealandsbanan, vilket behövs för fortsatt integrering av arbets-, bostads- och studiemarknaderna. Det är även en förutsättning för att uppnå en snabbare tågförbindelse mellan Stockholm-Oslo.
- **Ett nytt resecentrum och ombyggd bangård i Västerås behöver påbörjas under planperioden**
Västerås utgör en viktig regional nod i järnvägssystemet vars kapacitet måste säkerställas. Utredningar visar att den ökning av tågtrafiken som fyrsparutbyggnaden medför tillsammans med befolkningsökning och trafikoperatörernas bedömda behov av trafikering inte kan hanteras efter 2027 i den utformning som resecentrum och bangården har idag. Det är av stor vikt att den regionala nodens kapacitet säkerställs genom att utbyggnad påbörjas inom planperioden.
- **Stockholm-Oslo** är en viktig relation mellan två nordiska huvudstäder som behöver få en järnvägsförbindelse som medger kort restid. Med flyg tar det idag en timme mellan Stockholm-Oslo, därtill tillkommer transporttid till flygplatsen samt väntetid. Dessa resor skulle med fördel istället kunna ske med tåg. Korta restider skulle även innebära en bättre tillgänglighet längs med sträckan till de båda huvudstäderna, men även främja resandet till målpunkter längs sträckan i Mälardalen. Region Västmanland ser positivt på en fördjupad utredning av sträckan Stockholm-Oslo lyfts i den nationella planen.
- **Dalabanans funktion och utveckling behöver säkerställas**
Utvecklingen av tågtrafiken hämmas idag av banans kapacitet och standard. Med tidigare aviserade brister och risker för hastighetsnedsättningar som skulle innebära ökade restider med 45 minuter längs sträckan är det oroväckande att endast ett av tre spårbyten finns med på sträckan, vilka skulle behöva genomföras tidigt i planperioden. Spårbyten är även en förutsättning för investeringar för förbättrad kapacitet och restid. Då banan är enkelspåret är det svårt att förena regionala och interregionala behov, med sämre förutsättningar för sysselsättning, bostadsbyggande och kompetensförsörjning som följd. Region Västmanland anser att den ambitionsnivå och planer som fanns mellan regionala företrädare och Banverket bör återupptas genom att en plan för hela sträckan upprättas för banans fortsatta utveckling. Bifogat till remissvaret finns en skrivelse kring banans problematik, gemensamt upprättad av berörda planupprättare.
- **Bygga järnväg för framtidens Sverige**
För Sveriges utveckling behövs god tillgänglighet för både bostadsförsörjning, sysselsättning och tillväxt. Region Västmanland vill att järnvägssystemet ska utvecklas och skapa förutsättningar för framtiden. Högre hastigheter kommer att vara en del av Sveriges framtida behov och vid planering av ny järnväg ska Trafikverket ges i uppdrag att, oavsett beslutad hastighet, skapa förutsättningar för att i



framtiden kunna växla teknik men använda samma spårdragning. Det vill säga hänsyn ska tas till kurvradier så att dessa motsvarar kraven för anläggningar med högre hastigheter.

- **Bygga vägar för framtidens Sverige**

För att möta framtidens transportbehov ser Region Västmanland att förutsättningar för transporter på väg behöver förändras och följa teknikutvecklingen. Det är viktigt att främja hållbara transporter i hela transportsystemet där el-vägar kan vara ett viktigt steg i rätt riktning.

- **Styr mot beteendeförändring: genomför steg 1- och 2-åtgärder i större utsträckning**

Följ fyrstegsprincipen och genomför de steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier. Planupprättarna har under lång tid vid upprepade tillfällen lyft problemet med att länsplanerna enbart kan bidra med statlig medfinansiering till fysiska åtgärder och har begärt en förordningsändring. Vad gäller genomförandet av steg 1 – och 2-åtgärder i statlig regi, genom Trafikverket, har Trafikverket meddelat att de inte kan eller får arbeta med detta i någon större utsträckning enligt lagar och förordningar, annat än i särskilda regeringsuppdrag. (dnr TRV 2016/87812).

- **Samla medel och andra satsningar i de regionala planramarna**

Att samla medel, som stadsmiljöavtal, i de regionala planerna skulle minska mängden parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Region Västmanland förordar därför att välbehövliga satsningar på ett hållbart resande överförs till de regionala planerna.

- **Andra satsningar utifrån ett systemperspektiv välkomnas**

För att uppnå de transportpolitiska målen samt regeringens övergripande mål krävs ett helhetsperspektiv på hela transport- och planeringssystemet. Ur ett systemperspektiv välkomnas satsningar som leder till bättre kapacitet och robusthet i hela Sverige, **såsom;**

- Stockholms Central
- Gävle, ny dragning av Ostkustbanan
- Ostlänken
- E20 genom Västra Götaland
- Kapacitetsförstärkningar Västra Stambanan
- Kapacitetsförstärkningar Godsstråket genom Bergslagen
- Kapacitetsförstärkningar Värmlandsbanan

Det fortsatta arbetet

Region Västmanland ser fram emot fortsatt samverkan med Trafikverket i arbetet med att åtgärda identifierade behov, både av mer akut karaktär och för förutsättningsskapande åtgärder som leder till önskad utveckling för Region Västmanland, Stockholm-Mälardalen och Sverige.

Region Västmanland har dessutom framfört särskilda synpunkter avseende Hjulstabron, **enligt bilaga 1**

Hallstahammars kommun ställer sig i huvudsak bakom ovannämnda yttrande från Region Västmanlands. Vi vill också poängtera att det är mycket glädjande att E18 (Västjädra-Köping), finns med i planförslaget.



Vidare vill Hallstahammar framföra följande:

Vi vill dock understryka att kommunens vattenverk ligger i direkt anslutning till planerad utbyggnad av E18 och behöver därför flyttas vid en utbyggnad. Kostnaderna för flytten måste därför beaktas i den nationella planen.

Dessvärre konstateras att Trafikverket har reviderat kostnaden för, den så viktiga, höjningen av bron över E18 vid Sörstafors. Resultatet av revideringen är att kostnaden har ökat högst väsentligt. Detta medfört att den inte kan inrymmas i den Regionala transportplanen. Det är därför av största vikt att kostnaden kan inrymmas i den Nationella planen för transportsystemet 2018-2029 i enlighet regeringens beslut 1961.

Ytterligare argument för att höja bron finns i finns ***bilaga 2.***

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att som sitt yttrande över Nationella planen för transportsystemet 2018-2029 överlämna förvaltningens skrivelse daterad 31 oktober 2017.

Hallstahammars kommun

Carin Becker Åström
Kommunchef



Bilaga checklistor

Eftersom Trafikverket har upprättat förslaget till plan förutsetts att verket har beaktat såväl jämställdhetsaspekter som barnkonvention

Checklista jämställda beslut se ovan

1) Berör ärendet kvinnor och män, flickor och pojkar?

☐ Ja

☐ Nej

Motivera:

2) Beskrivs konsekvenserna av beslutet för kvinnor, män, flickor och pojkar? Exempelvis rörande bemötande och service eller fördelningen av makt och resurser.

☐ Ja

☐ Nej

Motivera:

3) Redovisas all individbaserad statistik könsuppdelad?

☐ Ja

☐ Nej

☐ Ingen statistik har använts

Motivera:

4) Har en analys gjorts av hur beslutet bidrar till Hallstahammars kommuns jämställdhetsmål eller till de nationella jämställdhetspolitiska målen?

☐ Ja

☐ Nej

Motivera:

Checklista barns rättigheter

Se ovan

1) Berör ärendet barn och vilka barn berörs av beslutet?



☐ Ja

☐ Nej

Motivera:

2) Innebär beslutet att barns och ungdomars bästa sätts i främsta rummet?

☐ Ja

☐ Nej

Motivera:

3) Har barn och ungdomar fått möjlighet att påverka eller uttrycka sin mening inför beslutet?

☐ Ja

☐ Nej

Motivera:

4) Innebär beslutet att barns och ungdomars rätt till en god hälsa beaktas?

☐ Ja

☐ Nej

Motivera:

5) Har särskild hänsyn tagits till barn med särskilda behov eller utsatta barn?

☐ Ja

☐ Nej

Motivera:

Checklista för dialog

1) Har en dialog förts med berörda personer i samhället eller andra verksamheter i kommunen i syfte att öka förståelsen för beslutet eller att fånga in och utbyta idéer och åsikter för att kunna fatta det bästa beslutet?

☐ Ja

☒ Nej

Motivera: Då ärendet är en remiss från extern myndighet förutsätts att behovet av dialog har beaktats av ansvarig myndighet.

2) Har en dialog förts med berörda näringsidkare i samhället i syfte att öka förståelsen för beslutet eller att fånga in och utbyta idéer och åsikter för att kunna fatta det bästa beslutet?

☐ Ja



☒ Nej

Motivera: Då ärendet är en remiss från extern myndighet förutsätts att behovet av dialog har beaktats av ansvarig myndighet.



TURISM- OCH BESÖKSNÄRINGENS BETYDELSE FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT OCH ÖKAD SYSSELSÄTTNING

STRÖMSHOLMS KANAL

Områdena längs kanalen har stora natur- och kulturvärden där tillgängligheten är avgörande för om fler ska kunna ta del av dessa. Strömsholms kanal har status som ett byggnadsminne med riksintresse.

Strömsholms Kanalbolag AB förvaltar kanalen och arbetar tillsammans med dess ägare, Hallstahammar-, Surahammar-, Fagersta- och Smedjebackens kommun, för att kanalen ska vara tillgänglig och attraktiv att använda och besöka. Även Västerås stad finns med i arbetet tillsammans med ägarna. En klar majoritet av besökarna är sk landturister som lockas av den omgivande miljön och det aktiva båtlivet i kanalen. Ägarna till kanalen framför att utan ett aktivt båtliv kommer en av de viktigaste drivkrafterna för landturisterna att försvinna.

✚ *Därmed är kanalens förutsättningar för båtturister inte bara en fråga för dem som färdas i kanalen, det är även en avgörande fråga för hela regionens utveckling.*

EN NY BRO MED HÖGRE SEGLINGSFRI HÖJD

Det finns en begränsning för att utveckla Strömsholm kanal ytterligare då vissa broar är för låga för både kommersiell trafik och fritidsbåtar som numera blir allt större. Trafikverket har tidigare accepterat att höja den segelfria höjden till 4 meter vid ombyggnad av väg 252. Kommunerna påtalar att det är angeläget att Trafikverket fortsätter att höja broarna i samband med att vägarna byggs om. För att hela kanalen ska få en segelfri höjd på 4 meter finns förutom bron vid Sörstafors (E18) också järnvägsbron i Borgåsund samt bron norr om Surahammar, Hedvallsbron, resterande är högre. I sammanhanget kan nämnas att på Hjälmare kanal är samtliga broar öppningsbara.

Utifrån besöksnäringens perspektiv:



- ✚ *Kanalen är byggnadsminnesförklarad och en av de viktigaste kulturhistoriska besöksmålen i regionen vilket innebär att dess utveckling inte bara är intressant för närområdet. Kanalen är en katalysator för området som helhet, både som besöks- som livsarena.*
- ✚ *Är en högre seglingsfri höjd på samma nivå som den nya bron över kanalen för väg 252 en förutsättning för utvecklingen av båttrafiken i kanalen. Detta gäller både för privatägda båtar och för kommersiella turbåtar.*

TIDIGARE BESLUT

Frågan var föremål för behandling av Kanalbolaget, Länsstyrelsen och Regering 1961. Regeringen beslutar den 19 maj 1961 om en fri höjd om 2,5 m för bron vid Sörstafors, med villkor att vägprofilen utformas så att i framtiden bro med 4.0 m fri höjd kan erhållas väster om nuvarande farledsfåra.

BESÖKSNÄRINGEN I SVERIGE¹

Målet för regeringens turismpolitik är att ”Sverige skall ha en hög attraktionskraft som turistland och en långsiktigt konkurrenskraftig turismnäring, som bidrar till en hållbar tillväxt och ökad sysselsättning i alla delar av landet”. Turismen ger samhället skatteintäkter och bidrar i hög grad till att utveckla en bättre och mer attraktiv infrastruktur.

Besöksnäringen är starkt beroende av samspelet mellan privat och offentligt, eftersom besökarnas upplevelser i hög grad byggs kring platser och tjänster som utvecklas och tillhandahålls av det offentliga, såsom transporter och infrastruktur, attraktiva stads- och kulturmiljöer, rekreationsområden och lokal offentlig service.

- ✚ *För att utvecklingsarbetet ska kunna nå framgång måste besöksnäringens behov integreras i de offentliga planprocesserna som drivs med långsiktiga perspektiv.*

BESÖKSNÄRINGEN I VÄSTMANLAND

Besöksnäringen i länet har under flera år uppvisat en positiv tillväxt i antal besökare men främst utifrån ett tillväxtperspektiv. Västmanlands län präglas av många mindre turismaktörer (både kommersiella och ideella) och har få större verksamheter, detta gäller specifikt i det område som berörs av Strömsholms kanal.

- ✚ *Många av verksamheterna drivs av människor som lever i närområdet vilket innebär att förutsättningarna för utveckla kanalen och kringliggande verksamheter är en fråga som är betydligt bredare än bara besöksnäringens perspektiv.*

¹ Fakta om svensk turism 2015, Tillväxtverket.



BÅTTURISMEN

De kommuner som berörs av utvecklingen i Mälaren arbetar sen flera år tillbaka för att förbättra förutsättningarna för yrkestrafik och båtturism. Antalet fritidsbåtar i Mälaren är stort och kommunernas arbete skapar bättre möjligheter för båtturister att uppleva Strömsholms kanal.

- ✚ *Samtidigt utvecklas båtturismen mot allt större båtar vilket innebär att kraven på en högre seglingsfri höjd ökar.*
- ✚ *Det finns behov av en "passagerarbåt" som tar turister längs kanalen. De kanalbåtar som trafikerat Strömsholms kanal tidigare, har haft önskemål om att ta sig längs hela sträckan men begränsningen av bro höjderna har gjort det omöjligt.*

Enligt tidigare studier "Turismen i Göta kanalområdet sommaren 2003" och "Turismen i Dalsland och Dalslands kanalområde sommaren 2003":

- ✚ *Står 95 procent av landturisterna för det totala antalet gästnätter i området medan båtturisterna bidrog med 5 procent till områdets övernattningar.*
- ✚ *Bidrog landturismen till mellan 80 och 90 procent av den totala omsättningen.*
- ✚ *Genererades en tredjedel av omsättningen av turister som hade Göta kanal som främsta anledning till vistelsen i området.*