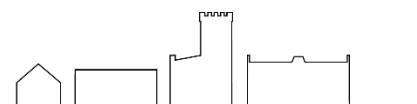


DIARIENUMMER:  
KS 2023/0165

# Rapport avseende kartläggning av förutsättningar för en fast broförbindelse till Tranholmen i Danderyds kommun

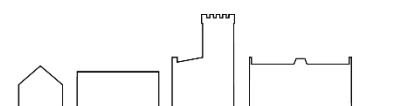
Datum 2024-05-17





## Innehållsförteckning

1 Bakgrund och uppdrag.....	3
2 Broförbindelsen till Tranholmen.....	4
2.1 Dagens förbindelse.....	4
2.2 Ansvar för förbindelsen.....	4
2.3 Vattenverksamhet.....	5
3 Typ av broförbindelse.....	5
3.1 0-alternativ.....	5
3.2 Permanent konstruktion.....	5
3.3 Beskriva ponton.....	7
4 Frågor att utreda vidare.....	9

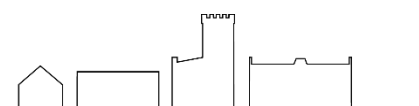


# 1 Bakgrund och uppdrag

Varje vinter lägger kommunen ut en tillfällig broförbindelse till Tranholmen för att möjliggöra åretruntboende på ön. Bron låg tillfälligt kvar över sommaren under pandemin.

En permanent bro skulle kunna underlätta tillgängligheten för boende på ön, för de barn som dagligen åker båt med den upphandlade och skattefinansierade skolskjutsen, och för den samhällsservice som kan behövas till exempel hemtjänst. En permanent bro skulle även kunna stödja kommunens miljö- och klimatmål genom mindre behov av båttransporter, säkrare bad, då inga båtar kör genom sundet, samt värna växt- och djurliv generellt med en lugnare miljö och minskade föroreningar.

Mot den bakgrunden har samhällsutvecklingsförvaltningen genomfört en översiktlig utredning för att kartlägga förutsättningarna för att etablera en permanent broförbindelse till Tranholmen. Rapporten har tittat på förutsättningarna för ett 0-alternativ där ingen permanent förbindelse görs, förutsättningarna för att anlägga en permanent brokonstruktion, samt förutsättningarna för att anlägga en permanent pontonbro.



## 2 Broförbindelsen till Tranholmen

### 2.1 Dagens förbindelse

Den här rapporten hanterar en bedömning av förutsättningarna för en förbindelse till Tranholmen. Det finns idag en pontonbro som under vinterhalvåret används som förbindelse ut till Tranholmen (bild 1) men under sommarhalvåret flyttas till nytt läge strax väster om förbindelsen för att kunna fungera som brygga för små båtar. Förbindelsen syns illustrerad med röd prick i bild 1 nedan, medan småbåtsbryggan syns illustrerad med blå prick i bild 1.

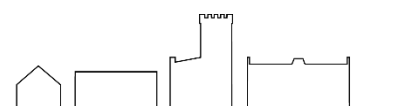


Bild 1: Förbindelsens placering

### 2.2 Ansvar för förbindelsen

Pontonbron finns idag för att boende under vinterhalvåret ska kunna ta sig till fastlandet och för att fungera som brygga för småbåtar under sommarhalvåret. Kommunen hanterar och driftar pontonbron för att kunna säkerställa att skolbarn tar sig till skolan vintertid och för att använda den för uppställning av småbåtar. Under sommarhalvåret sker skolskjuts med hjälp av båt.

Förbindelsen till fastlandet ligger reglerad i detaljplan tidsbegränsat till vinterhalvåret. Den regleras också genom den samfällighet som finns på ön. Enligt samfällighetens hemsida <https://www.tranholmen.se/var-samfallighet/tranholmens-samfallighetsforening> så ligger det på samfälligheten ett ansvar för vinterbro genom en gemensamhetsanläggning. Huruvida det här ansvaret tagits över av kommunen har förvaltningen ännu inte kunnat fastslå då kommunen ännu inte fått handlingar från Lantmäteriet gällande samfälligheten och den gemensamhetsanläggning som reglerar ansvar för underhåll och drift av gemensamma anläggningar på ön.

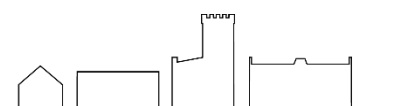


## 2.3 Vattenverksamhet

För att kunna ha en anläggning som hindrar sjötrafiken i sundet behöver länsstyrelsen hantera och godkänna en anmälan om vattenverksamhet och utfärda en dispens.

Det finns idag en dispens från punkt 284 i Länsstyrelsen i Stockholms läns föreskrifter (01 FS 2001:138; omtryck i 01 FS 2018:48) om sjötrafiken m.m., utom vissa ankringsförbud, inom Stockholms län, som föreskriver att under tid då flottbro är utlagd i sundet mellan Stocksund och Tranholmen i Danderyds kommun är sundet avlyst från sjötrafik, och att flottbron får vara utlagd under tiden den 1 november–15 april varje år. Dispensen gäller tills vidare.

För att kunna ha anläggningen permanent i samma läge behöver ny anmälan om vattenverksamhet göras för att få dispens att ha den året om. Det är i dagsläget svårt att bedöma huruvida kommunen skulle få en dispens för en permanent förbindelse.



## 3 Olika typer av broförbindelse

Rapporten har tittat på tre olika alternativ för en förbindelse till Tranholmen. De tre olika alternativen är ett 0-alternativ där ingen åtgärd görs alls för att permanenta en förbindelse till Tranholmen, ett alternativ där en permanent brokonstruktion anläggs, samt ett alternativ där en permanent pontonbro läggs ut mellan Tranholmen och fastlandet.

### 3.1 0-alternativ

#### Förutsättning

I 0-alternativet skulle ingenting göras åt situationen som den är idag. Utan pontonbron som finns där idag skulle ligga kvar på de premisser som finns. Där pontonbron under vinterhalvåret ligger som en förbindelse mellan ön och fastlandet, medan den på sommarhalvåret görs om till anöringsbrygga för småbåtar.

#### Behov av vidare utredning

Alternativet medför inga behov av ytterligare utredning.

### 3.2 Permanent konstruktion

#### Förutsättning

Förvaltningen har med hjälp av Tyréns AB skissat fram en enklare variant av bro av permanent brokonstruktion, för att få en grov uppskattning av vad en sådan skulle kosta.

Skissarbetet har innefattat en 4 meter bred och 90 meter lång bro för gång- och cykeltrafikanter med en topphöjd på mitten mot vattnet på ca 2 meter. Höjd har satts för att små båtar och kajaker ska kunna passera under den. Det har förutsatts att det går att angöra på var sida av sundet vid befintliga brofästen. Brokonstruktionen är då inte designad för att kunna klara av en rejäl påsegling. En sådan bro i väldigt enkelt utförande skulle grovt uppskattat landa på knappt 20 miljoner kronor exklusive moms och ha en livslängd på ca 120 år.



Bild 2; illustration av bro till Tyresta naturreservat i Tyresö kommun.







Bild 3; illustration av bro till Tyresta naturreservat i Tyresö kommun.

### Behov av vidare utredning

Skulle kommunen vilja gå vidare med en permanent brokonstruktion behöver förutsättningarna på platsen studeras noggrannare för att kunna ge en så korrekt uppskattning som möjligt av förutsättningarna för att anlägga en bro här och för att få en så korrekt kostnadsuppskattning som möjligt.

I sammanhanget bör det noteras att en bro med någorlunda liknande förutsättningar som uppfördes i Tyresö kommun (exempelbild 3 och 4.), blev fem gånger så dyr som först beräknat på grund av olika platsspecifika förutsättningar som inte kunnat förutses från början.

## 3.3 Beskriva ponton

### Förutsättningar

Samhällsutvecklingsförvaltningen har via en entreprenör som specialiserar sig i att bygga pontonbroar diskuterat förutsättningar och kostnadsbild för en pontonbro.

Ny bro tas fram då befintlig pontonbrygga bedöms behöva användas som småbåtsbrygga. Premisserna har varit samma som de för permanent brokonstruktion. Det är en konstruktion likt den som Bild 4 där mindre båtar som kajaker kan ta sig under, men inte större än så. Den skulle kunna klara av mindre påseglingar. En sådan brokonstruktion har en livslängd på över 50 år, lite beroende på vilken typ av skötsel som bedrivs. Kostnaden för en sådan bro skulle grovt uppskattat landa på totalt ca 10 miljoner kronor exklusive moms. För en mycket enkel variant kan man komma ned i totalt ca 2 miljoner kronor exklusive moms.

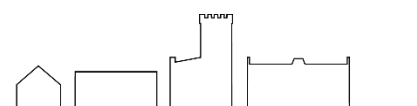
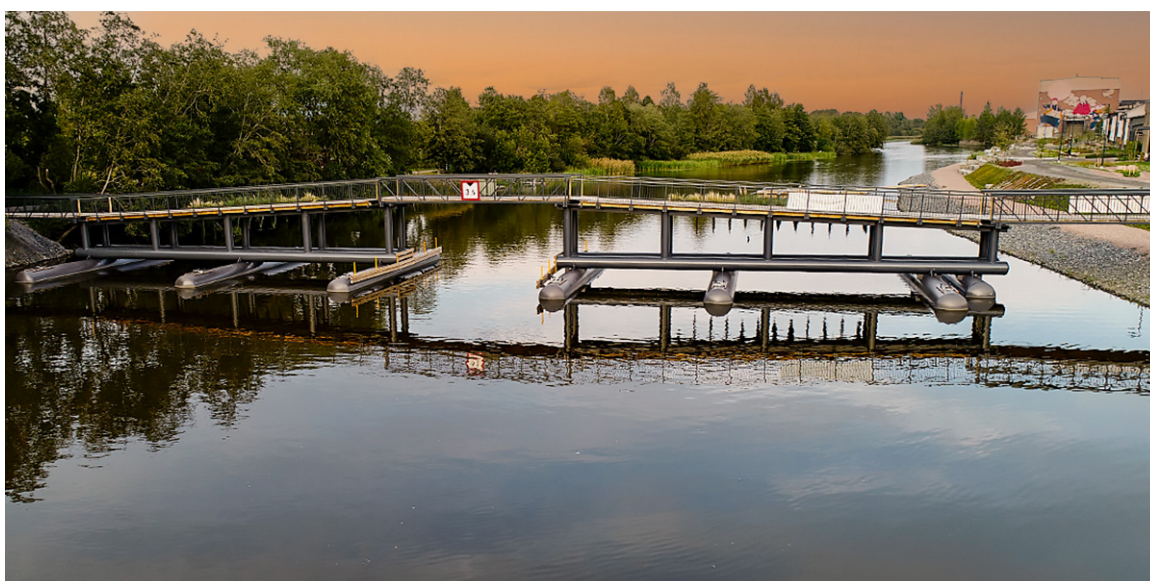




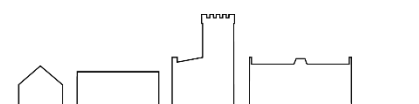
Bild 4; Referensbild pontonbro vid Tollare i Nacka med genomsläpp för kajaker



Exempelbild 6; Referensbild pontonbro med genomsläpp för mindre båtar

### Behov av vidare utredning

Skulle kommunen vilja gå vidare med en pontonbro behöver förutsättningarna på platsen studeras noggrannare för att kunna ge en så korrekt uppskattning som möjligt av förutsättningarna för att anlägga en bro här och för att få en så korrekt kostnadsuppskattning som möjligt.





## 4 Frågor att utreda vidare

Innan samhällsutvecklingsförvaltningen kan börja titta på vilket alternativ som är mest lämpligt att gå vidare med bör kommunen ha landat i vilket det faktiska behovet för en förbindelse är, vilken skyldighet kommunen har att upprätthålla en förbindelse och vilken vilja det finns hos de boende till en permanent förbindelse.

Vid ett 0-alternativ kan arbetet pausas tills det att behov uppstår. Det kan vara värt att undersöka om kommunen har skyldighet att bibehålla en förbindelse till Tranholmen. Den här utredningen har endast pekat på en kommunal skyldighet genom att kommunen behöver säkerställa att barn på ön kan ta sig till och från skolan, vilket löses med båt och de tider på vintern när båt inte kan åka här har man använt sig av en broförbindelse.

Skulle kommunen vilja anordna en permanent förbindelse antingen genom en ponton-lösning eller genom en permanent brokonstruktion föreslås bland annat följande frågor utredas vidare:

- Faktiskt behov av en permanent förbindelse till Tranholmen, både ur de boendes perspektiv samt för övriga kommunmedlemmar
- Viljan hos de boende på Tranholmen för att permanenta en förbindelse till ön
- Hur ser ansvarsförhållandet ut för förbindelsen mellan kommunen och Tranholmens samfällighetsförening?
- Konsekvensanalys av förbindelsen ur ett miljö-, barn-, och samhällsekonomiskt perspektiv av ökad tillgänglighet till Tranholmen
- Utreda vilken trafik som går i sundet
- Utreda effekterna på sjötrafiken genom en maritim riskanalys
- Ansöka om permanent vattenverksamhet
- Specificera vilken typ av bro kommunen vill ha
- Projektering och kostnadsbedömning av en bro, både sett till anläggandet och driftandet av en bro.

