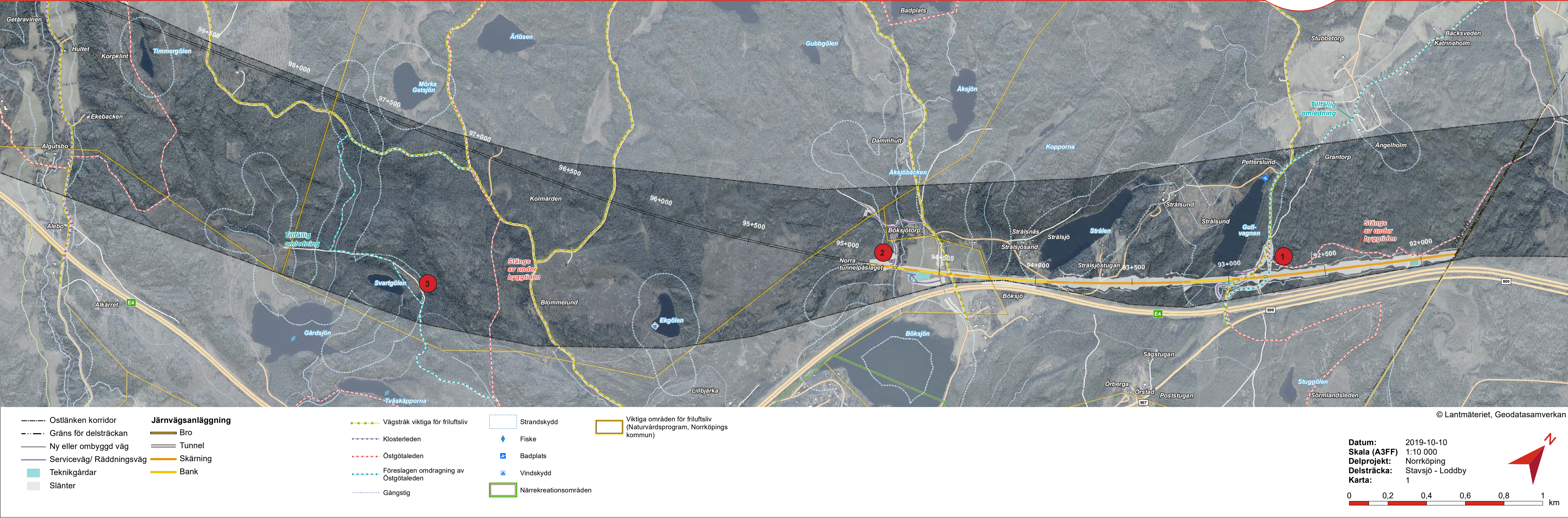




Ostlänken och friluftsliv

Ostlänken kommer att påverka friluftslivet, det vill säga den typ av rekreation som äger rum i gröna utomhusmiljöer som friluftsområden, parker och vattenområden. Påverkan kan vara direkt, genom att järnvägen gör intrång i friluftslivsområden. Påverkan kan även vara indirekt, till exempel genom att järnvägen blir en barriär för människor som rör sig mellan dessa områden eller medför buller som stör upplevelsen.

Förutsättningar längs delsträckan

Denna järnvägsplan börjar vid länsgränsen och går fram till Loddby. Längs sträckan finns flera områden med höga upplevelsevärden för friluftslivet. Här finns även passager och stråk som är viktiga för tillgängligheten till olika målpunkter för friluftslivet. Det gäller bland annat besöksmål, stråk för motion och tätortsnära natur. E4 med anslutande vägnät är viktig för tillgängligheten till målpunkterna. På sträckan som visas ovan är Kolmårdens skogsområde av särskilt intresse för friluftslivet.

Kolmården

Skogsområdet har ett varierande landskap där omväxlande topografi möter skogar och sjöar, med goda förutsättningar för ett aktivt friluftsliv. Det är ett välkänt skogsområde med marker som erbjuder natur- och kulturupplevelser, vandring, fritidsfiske, bätliv, bad, bär- och svamplockning, terrängcykling, klättring och orientering. Många intresseorganisationer och föreningar utnyttjar detta naturområde.

Vandringar sker längs skogsvägar och stigar. Östgötaleden har många förgreningar inom korridoren och på många platser finns ett omfattade skogsbilvägnät. Intill dessa vandringsleder och motionsspår finns rastplatser med vindskydd och eldstäder. De används till eldning, matlagning samt övernattnig. Skogsvägarna och stigarna används

också till cykling och mountainbike. Kolmården är dessutom välanvänt i orienteringssammanhang. Rekreation sker även i form av svamp- och bärplockning. Det finns även intresseföreningar som besöker stora delar av området för naturupplevelsens skull.

E4 utgör en stor barriär i landskapet medan andra, mindre vägar bidrar till att öka tillgängligheten. Gamla Stockholmsvägen och vägen mot Drömgruvan är exempel på viktiga stråk för många av de olika intressenterna, både för att nå till olika områden i Kolmården och för att parkera vid och ha som bas för olika aktiviteter.

Många av sjöarna är fina fiske- och badsjöar. Inom korridoren är Skiren och Gullvagnen två populära badsjöar, där den förstnämnda med sitt klara vatten ger en unik upplevelse. Strax utanför korridoren ligger Lilla Älgsjön som är den mest besökta badsjön i denna del av Kolmården. Sjöarna i Kolmården utnyttjas också till fiske, paddling samt skid- och skridskoåkning.

Områdena närmast Strömsfors, Krokek och Åby är viktiga för närrekreation.

Påverkan och åtgärder

Byggandet av Ostlänken kommer att leda till intrång i flera områden som är viktiga för friluftslivet. Dock begränsas intrånget i Kolmården då Ostlänken går i tunnel. Där järnvägen går i ytläge blir det en ny barriär i landskapet och trafiken ger bullerpåverkan. Järnvägen kommer att hägnas in för att hindra människor från att komma upp på spåren, vilket gör järnvägen till en absolut barriär.

Ostlänken går på delen mellan länsgränsen och Böksjötorp parallellt med E4, som också är stängslad. Det betyder att ett område mellan järnvägen och motorvägen kommer att vara svårt att komma åt. Detta område kommer också vara mycket stört av buller. Att Ostlänken läggs så nära E4 som möjligt gör att störningarna samlas vilket ger mindre konsekvenser än om det skulle vara två skilda infrastrukturer.

Östgötaleden kommer att läggas om vid Gullvagnen för att den även i fortsättningen ska vara en attraktiv vandringsled. Den föreslås flyttas längre bort från E4 och Ostlänken och leds rakt norrut på grusvägen mot Stubbetorp.

Broar planeras för de vägar som finns idag. Vid Strålsjötorp skärs en väg av och där föreslås en ersättningsväg norrifrån för att nå detta område mellan Gullvagnen och Strålen. Där Ostlänken och E4 går nära varandra byggs planskilda passager så att det går att passera Ostlänken i anslutning till passager av E4. Detta gäller vägen mot Lilla Älgsjön och vägen mot Stubbetorp.



I Kolmården vid sjön Svartgölen.

Byggskedet

Under byggtiden krävs mer yta än vad som behövs för den färdiga järnvägen. Detta markeras på plankartorna som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Det är ytor som behövs under byggtiden och som sedan återställs till tidigare markanvändning. Byggtiden varierar från plats till plats från 2 till 10 år. Ytorna behövs till exempel för uppställning av maskiner, arbetsbodar, material till anläggningen och hantering av massor.

- 1 Gullvagnen** – Det ska byggas en vägbro över Ostlänken och det behövs ytor för upplag av massor i anslutning de djupa skärningar som finns i den norra delen av delsträckan. Östgötaleden leds om rakt norrut på vägen mot Stubbetorp innan bygget startar för att minska störningar för vandrare.
- 2 Böksjö** – Byggande av nya vägbroar över E4 och Ostlänken samt järnvägsbro över Aksjöbacken ger behov av etableringsytor. Vid tunnelmynningen blir det stor etableringsyta för masshantering, krossning av berg, betongtillverkning samt hantering av vatten från tunneln under byggtiden. Det är viktigt att det går att passera arbetsplatsen och ta sig mot målpunkter i Kolmården, som Lilla Älgsjön, under byggtiden. Åtgärder för att begränsa bullerutbredningen från till exempel krossverksamheten kommer eventuellt att behöva vidtas.
- 3 Svartgölen** – Vid Svartgölen anläggs en arbetstunnel med anslutande arbetsområde. Det behöver byggas en ny väg från tunnelmynningen ut till Gamla Stockholmsvägen. Byggtrafiken kan sedan komma ut på E4 via trafikplats Strömsfors. Östgötaleden kan behöva ledas om under byggtiden och det kan behöva röjas fram en del nya stigar.



Ostlänken och friluftsliv

Ostlänken kommer att påverka friluftslivet, det vill säga den typ av rekreation som äger rum i gröna utomhusmiljöer som friluftsområden, parker och vattenområden. Påverkan kan vara direkt, genom att järnvägen gör intrång i friluftslivsområden. Påverkan kan även vara indirekt, till exempel genom att järnvägen blir en barriär för människor som rör sig mellan dessa områden eller medför buller som stör upplevelsen.

Förutsättningar längs delsträckan

Denna järnvägsplan börjar vid länsgränsen och går fram till Lodbby. Längs sträckan finns flera områden med höga upplevelsevärden för friluftslivet. Här finns även passager och stråk som är viktiga för tillgängligheten till olika målpunkter för friluftslivet. Det gäller bland annat besöksmål, stråk för motion och tätortsnära natur. E4 med anslutande vägnät är viktig för tillgängligheten till målpunkterna. På sträckan som visas ovan är Kolmårdens skogsområde av särskilt intresse för friluftslivet.

Kolmården

Skogsområdet har ett varierande landskap där omväxlande topografi möter skogar och sjöar, med goda förutsättningar för ett aktivt friluftsliv. Det är ett välkänt skogsområde med marker som erbjuder natur- och kulturupplevelser, vandring, fritidsfiske, bätliv, bad, bär- och svampplockning, terrängcykling, klättring och orientering. Många intresseorganisationer och föreningar utnyttjar detta naturområde.

Vandringar sker längs skogsvägar och stigar. Östgötaleden har många förgreningar inom korridoren och på många platser finns ett omfattade

skogsbilvägnät. Intill dessa vandringsleder och motionsspår finns rastplatser med vindsydd och eldstäder. Dessa används till eldning, matlagning samt övernattning. Skogsvägarna och stigarna används också till cykling och mountainbike. Kolmården är dessutom välanvänt i orienteringssammanhang. Rekreation sker även i form av svamp- och bärplockning. Det finns även intresseföreningar som besöker stora delar av området för naturupplevelsens skull.

E4 utgör en stor barriär i landskapet medan andra, mindre vägar bidrar till att öka tillgängligheten. Gamla Stockholmsvägen och vägen mot Drömgruvan är exempel på viktiga stråk för många av de olika intressenterna, både för att nå till olika områden i Kolmården och för att parkera vid och ha som bas för olika aktiviteter.

Många av sjöarna är fina fiske- och badsjöar. Inom korridoren är Skiren och Gullvagnen två populära badsjöar, där den förstnämnda med sitt klara vatten ger en unik upplevelse. Strax utanför korridoren ligger Lilla Ålgsjön som är den mest besökta badsjön i denna del av Kolmården. Sjöarna i Kolmården utnyttjas också till fiske, paddling samt skid- och skridskoåkning.

Områdena närmast Strömsfors, Krokek och Åby är viktiga för närrekreation.

Påverkan och åtgärder

Byggandet av Ostlänken kommer att leda till intrång i flera områden som är viktiga för friluftslivet. Dock begränsas intrånget i Kolmården då Ostlänken går i tunnel. Där järnvägen går i ytläge blir det en ny barriär i landskapet och trafiken ger bullerpåverkan. Järnvägen kommer att hägnas in för att hindra människor från att komma upp på spåren, vilket gör järnvägen till en absolut barriär.

Ostlänken går på delen mellan Bråvikenbranten och Bådstorp parallellt med E4 på ett mycket nära avstånd. Från Bådstorp och in mot Norrköping går Ostlänken intill Södra stambanan. Att Ostlänken läggs så nära E4 eller Södra stambanan som möjligt gör att störningarna samlas vilket ger mindre konsekvenser än om det skulle vara två skilda infrastrukturer.

Broar planeras för de vägar som finns idag. Men en del vägar behöver byggas om och få en ny sträckning. Där Ostlänken och E4 eller Södra stambanan går nära varandra byggs planskilda passager så att det går att passera Ostlänken där det går att passera E4 eller Södra stambanan.



Sjön Skiren.

Byggskedet

Under byggtiden krävs mer yta än vad som behövs för den färdiga järnvägen. Detta markeras på plankartorna som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Det är ytor som behövs under byggtiden och som sedan återställs till tidigare markanvändning. Byggtiden varierar från plats till plats från 2 till 10 år. Ytor behövs till exempel för uppställning av maskiner, arbetsbodas, material till anläggningen och hantering av massor.

- Rödmosse** – Vid Rödmosse anläggs en arbetstunnel med anslutande arbetsområde. Berg som tas upp ur tunneln behöver transporteras ut och det planeras för tillfälliga på- och avfarter till E4 rakt söder om Rödmosse. Omdirigering av delar av Östgötaleden kan komma att krävas.
- Persdal** – Vid Persdal anläggs en arbetstunnel med anslutande arbetsområde och tillfälliga på- och avfarter till E4. För att minimera intrånget i Bråvikenbranten ska så mycket som möjligt av arbetet med södra delen av Kolmårdstunneln utföras via denna arbetstunnel. Närheten till Skiren ger risk för störning vid badplatsen längs sjöns västra sida.
- Bråvikenbranten och Malmölandet** – Byggandet av södra tunnelmynningen och bron över infrastrukturen och ut på Malmölandet kräver temporära ytor. Det är viktigt att det under byggtiden går att röra sig till fots och med cykel längs Bråvikenbranten på de allmänna vägar som finns.
- Bådstorp** – Byggandet av de planskilda korsningarna med Kardonbanan och dess triangelspår kräver arbetsytas intill dessa. Det är viktigt att det gång- och cykelstråk som korsar E4 kan upprätthållas under byggtiden.
- Bravikenvägen och Pjältån** – Arbetsytas krävs för anläggande av broar, omläggning av Lodbbyvägen och Pjältån. Det är viktigt att gående och cyklande kan passera arbetsområdet på ett säkert sätt.