

NOTAT

| | | | |
|----------------|--|-----------------|--------------------------|
| OPPDRAAG | Sørelva brøytestasjon - Lønsdal stasjon, sikringsgjerde | DOKUMENTKODE | 10227263-01-PLAN-NOT-001 |
| EMNE | Uttalelser til oppstart av reguleringsplanarbeid | TILGJENGELIGHET | Åpen |
| OPPDRAAGSGIVER | Bane NOR | OPPDRAAGSLEDER | Sissel Enodd |
| KONTAKTPERSON | Per Øyvind Mohus | SAKSBEHANDLER | Sissel Enodd |
| KOPI | | ANSVARLIG ENHET | Multiconsult Norge AS |

SAMMENDRAG

Det ble meldt om oppstart av arbeid med reguleringsplan den 27.08.21 og om utvidelse av planområdet den 12.03.22. I forbindelse med varsling av oppstart av planarbeidet har det kommet i uttalelser fra myndigheter (7 stk), organisasjoner (6 stk) og private (39 stk). Uttalelsene er oppsummert og vurdert i dette notatet.

Detaljregulering Sørelva brøytestasjon – Lønsdal stasjon, sikringsgjerde

Uttalelser til oppstart av reguleringsplanarbeid

1 Kunngjøring av oppstart av arbeid med reguleringsplan

Igangsatt regulering ble kunngjort i Saltenposten 27.08.2021 og på saltdal.kommune.no. Frist for å komme med innspill ble satt til 27.09.2021. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 27.08.2021.

Det ble også holdt et åpent informasjonsmøte i forbindelse med oppstart av planarbeidet den 15.09.21 på den digitale møteplattformen Teams. Den 20.09 og 21.09.21 ble det avholdt møter og befaringer med Saltfjellet reinbeitedistrikt, Saltdal kommune, Statsforvalteren, Lønsdal II velforening og Lønsdal nordre hytteforening Statskog meldte forfall.

Det ble kunngjort utvidelse av planområdet i Saltenposten den 12.03.2022 og på saltdal.kommune.no. Frist for å komme med innspill ble satt til 27.03.2022. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 10.03.2022.

| | | | | | |
|------|----------|--|---------------|------------------|--------------|
| 04 | 03.10.22 | Rev. iht. tilbakemelding fra Saltdal kommune | Sissel Enodd | Ingvill Eikelund | Sissel Enodd |
| 03 | 30.08.22 | Kommentarer til innspill fra private innarbeidet | Sissel Enodd | Ingvill Eikelund | Sissel Enodd |
| 02 | 23.06.22 | Planforslag til Saltdal kommune | Sissel Enodd | Ingvill Eikelund | Sissel Enodd |
| 01 | 08.04.22 | Utkast til Bane NOR | Sissel Enodd | Ingvill Eikelund | Sissel Enodd |
| 00 | 29.09.21 | Sammendrag av uttalelser | Sissel Enodd | Ingvill Eikelund | Sissel Enodd |
| REV. | DATO | BESKRIVELSE | UTARBEIDET AV | KONTROLLERT AV | GODKJENT AV |

Reguleringsplan

2 Uttalelser til oppstart av arbeid med reguleringsplan

I forbindelse med varsling av oppstart av planarbeidet har det kommet i uttalelser fra:

1. Myndigheter (7 stk)
2. Organisasjoner (6 stk)
3. Private (39 stk)

Uttalelsene følger som eget vedlegg. Sammendrag og vurderinger følger under.

2.1 Uttalelser fra myndigheter

| Avsender, dato, sammendrag av uttalelse | Kommentar/vurdering |
|--|--|
| <p>STATSFORVALTEREN I NORDLAND, 27.09.21</p> <p>Oppsummering</p> <p>Sikringsgjerde vil skape en betydelig barriere langs jernbanen. Den vil hindre kryssing av jernbanen både for vilt og reinsdyr. Nødvendige avbøtende tiltak for å sikre at beitedyr har tilgang til beiteområder både øst og vest for banen må inngå i planen. Dette er et viktig friluftsområde, hvor tilrettelegging for trafikksikker ferdsel må inngå som en del av planen. Lønsdal/Kjemåfjell er et svært viktig friluftslivsområde.</p> <p>Friluftsliv</p> <p>Lønsdal stasjon må også i framtiden kunne oppleves som et godt utgangspunkt for turgåere som kommer til Saltfjellet med tog. Det er derfor nødvendig at planen sikrer løsninger som gir trygg og sikker kryssing av jernbanen. Det gjelder også løsninger som sikrer etablering av sikre parkeringsplasser og adkomst til tur- og hytteområder.</p> <p>Miljø- og naturverdier</p> <p>Viltgjerder, vil sammen med eksisterende infrastruktur i området, bidra til habitatfragmentering. Habitatfragmentering er generelt en stor trussel mot naturmangfoldet. Det framgår av planen for det videre arbeid at konsekvensene for Saltfjellet/Svartisen landskapsvernområde, og følgende for vilttrekk i område skal utredes. Likeledes hvordan gjerdet må plasseres for å redusere påflygning av fugl.</p> <p>Statsforvalteren støtter disse vurderingene. Det er viktig at en oppsetting av viltgjerder og dets plassering i terreng optimaliseres med tanke på dets hovedfunksjon, men hvor en samtidig velger løsning/trasé som i størst mulig grad reduserer risikoen for fuglekollisjon. Videre må det her aktuelle tiltaket sees i sammenheng med øvrige tiltak i området med tanke på vurdering av barriereeffekten for vilt.</p> <p>Reindrift</p> <p>Viltgjerde vil berøre flere av de krysningspunktene reindriften i dag benytter. Stenging av disse krysningspunktene vil påføre reindriften</p> | <p>Løsninger for reindrift i planen er utarbeidet og utviklet i nært samarbeid med Reinbeitedistriktet. Tiltak som sikrer tilgang for beitedyr både øst og vest for banen er innarbeidet.</p> <p>Planen omfatter og sikrer tre trafikksikre kryssingspunkter for folk på strekningen. Planen medfører ingen endringer av mulighetene for å parkere ved Lønsdal stasjon. Reguleringsplan for ny E6 sikrer parkeringsplasser til tur- og hytteområder. Vi vurderer at denne planen ikke medfører endringer som medfører at behovet for parkeringsplasser endres i forhold til E6-planen. Det er regulert parkeringsplass ved planlagt ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen i E6-planen.</p> <p>Viser til kap. 7.4 i planbeskrivelsen.</p> <p>Løsninger for reindrift i planen er utarbeidet og</p> |

Reguleringsplan

| | |
|--|--|
| <p>betydelig merarbeid og driftskostnader. Mulige løsninger med porter og ledegjerder skissert på befaring.</p> <p>Med utgangspunkt i de skisserte løsningene, har Statsforvalteren ei forventning om at Bane NOR i samarbeid med Reinbeitedistriktet finner løsninger som sikrer flyttleienes framtidige funksjon, slik at kravet etter reindriftslovens § 22 etterleves.</p> <p>Dersom det viser seg at flyttlei må legges om, skal søknad om dette sendes til Landbruks- og matdepartementet via Statsforvalteren i Nordland. Etter at Statsforvalteren har vurdert søknaden oversendes den til departementet for endelig avgjørelse.</p> <p>Samfunnssikkerhet og beredskap</p> <p>Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal det i henhold til pbl. § 4-3 gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Det ligger i dette at analysen har et todelt siktemål: Dels er formålet å avklare risiko- og sårbarhetsforhold som knytter seg til det aktuelle området som sådant, det vil si slik det ligger før den planlagte utbyggingen, og dels er formålet å avklare eventuelle endringer i risiko- og sårbarhetsforhold som følge av den planlagte utbyggingen.</p> | <p>utviklet i nært samarbeid med Reinbeitedistriktet. Tiltak som sikrer etablering av porter på kryssingspunkter og reingjerde for beitehage ved Sørelva er innarbeidet i planen.</p> <p>Det må avklares om det kreves søknad om omlegging av flyttlei/-er før gjerdet kan bygges.</p> <p>Tatt til etterretning.</p> |
| <p>STATENS VEGVESEN, 23.09.21 og 18.03.22</p> <p>På deler av strekningen går jernbanen nært E6. Det forventes at utforming og utstrekning av gjerdet avklares i planprosessen med Statens vegvesen.</p> <p>Ingen merknader til utvidelsen av planområdet.</p> | <p>Løsning for strekning med nærføring mellom jernbanen og E6 er utviklet i samarbeid med Statens vegvesen og Nye Veier.</p> |
| <p>NORDLAND FYLKESKOMMUNE, 27.09.21 og 25.03.22</p> <p>Friluftsliv</p> <p>Planområdet er en del av Lønsdal/Kjemåfjell friluftsområde og er et mye brukt dagstuo område vinter og sommerstid. Ved etablering av reingjerde må adkomst og tilgangen sikres gjennom etablert kulvert ved Lønsdal stasjon. For friluftslivet er det viktig av adkomstkulverten bevares og holdes vedlike for framtidig bruk.</p> <p>Kulturminner</p> <p>Så langt vi kjenner til, er planene ikke i konflikt med verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er delegert forvaltningsansvar for.</p> <p>Medvirkning</p> <p>Ettersom tiltaket vil påvirke mange interessenter vil vi oppfordre til medvirkning og god dialog med berørte parter gjennom hele planprosessen.</p> <p>Veg</p> | <p>Tatt til etterretning.</p> |

Reguleringsplan

| | |
|---|--|
| Ingen merknader til planer om å anlegge ferist og ev. port ved innkjøringen til Lønsdal stasjon. | |
| BANE NOR, 24.09.21 og 21.03.22 Bane NOR er selv forslagsstiller for reguleringsplanen. Våre interesser ivaretas som en del av prosjektet. | Tatt til etterretning. |
| SAMETINGET 09.09.21, 20.09.21 og 21.03.22 Etter vår vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. Planområdet er en del av det tradisjonelle samiske området hvor planleggingen skal sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsniv (PBL § 3-1). Vi ber dere derfor om å innlede dialog med samiske interesser i tidlig fase og sikre deres medvirkning i planarbeidet og at tradisjonell samisk kunnskap vektlegges i planprosessen. Sametinget forventer at planansvarlige går i dialog med reinbeitedistriktet for å få deres syn på konsekvenser for reindriften. Vi ber dere også om å tilby konsultasjoner med reinbeitedistriktet i en tidlig fase med det formål om å oppnå enighet rundt problemstillinger med tiltaket og avbøtende tiltak. Sametingets videre uttalelser til planforslaget vil være avhengig av om Bane NOR har hatt dialog med reindriften, konsekvenser for reindriften og om hensynet til reindriften er ivaretatt i planforslaget. | Tatt til etterretning. Det har vært tett og god dialog og samarbeid med Reinbeitedistriktet i planarbeidet. |
| DIREKTORATET FOR MINERALFORVALTNING, og 15.03.22 Planområdet berører tre forekomster: sand- og grusforekomstene Sørelva og Dypenådal, og pukkforekomsten Lønsdal. Alle forekomstene er vurdert til lokal betydning. Pukkforekomsten Lønsdal er tidligere benyttet av NSB for å anlegge jernbanetrasé. DMF oppfordrer tiltakshaver til å vurdere påvirkningen planforslaget vil ha på forekomstene. DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. DMF har ingen merknader til utvidelsen av planområdet ved Sørelva brøytestasjon og Lønsdal stasjon. | Tatt til etterretning. Planen vurderes ikke å medføre endringer for sand-, grus- og pukkforekomster. |
| NVE 06.10.21 og 22.03.22 Planområdet berører ikke NVEs fagområder innenfor skred, men det planlagte sikringsgjerdet vil krysse fire mindre vassdrag. Det fremgår ikke av oversendte saksdokumenter hvilken teknisk løsning som skal benyttes ved kryssing av vassdrag, men det er viktig å ta hensyn til de lokale flomforholdene. Tiltaket vil sannsynligvis ikke være konsesjonspliktig etter bestemmelsene i vannressursloven (vrl) § 8, men tiltakshaver må likevel sørge for at tiltaket gjennomføres slik at det er til minst mulig ulempe for allmenne interesser, jf. vrl § 5. NVE gjør også | Tatt til etterretning. Flomfare er vurdert i ROS-analysen. Tatt til orientering. |

Reguleringsplan

| | |
|--|--|
| <p>oppmerksom på at tiltakshaver i størst mulig grad må sørge for å bevare kantvegetasjon langs vassdrag, jf. vrl § 11.</p> <p>Ingen merknader til utvidelse av planområdet.</p> | |
|--|--|

2.2 Uttalelser fra organisasjoner

| Avsender, dato, sammendrag av uttalelse | Vurdering |
|---|--|
| <p>STATSKOG, 24.09.21</p> <p>1. Arealbruk</p> <p>Statskog SF krever at berørt areal på Statskog SFs eiendom, det som gjerdes inn mot jernbanen, erverves av Bane NOR fra Statskog SF.</p> <p>2. Krysningmuligheter på strekningen</p> <p>Planforslaget denne saken handler om må sees i sammenheng med de totale sluttproduktet det er en del av. Det vises her til sak om viltgjerde på strekningen Kjemåga-Russånes påbegynt i 2019, Kjemåga-Lønsdal i 2016 og Semska-Sørelva i 2011.</p> <p>Fra før av har Nordlandsbanens strekning over Saltfjellet delt fjellpartiet i to, men i praksis betyr ikke dette at Jernbanen har fungert som en fysisk avsperring. Derimot har utstrakt bygging av viltgjerder de siste årene langs strekningen Semska-Russånes gjort at dette er realiteten.</p> <p>Statskog SF har i tidligere saker om viltgjerder langs strekningen Semska-Russånes påpekt at bygging av viltgjerder har negativ påvirkning på områder langs strekningen som friluftsområde da inngjerding av banen hindrer krysning. Hvis det ikke er tilstrekkelig mange sikre krysningpunkt av jernbanen, vil dette forringe området verdi som blant annet friluft-, jakt- og fiskeområde.</p> <p>Statskog har i tidligere saker om viltgjerder langs strekningen Semska-Russånes påpekt at mangel på sikre krysninger har negativ påvirkning på områder langs strekningen som friluftsområde da inngjerding av banen hindrer krysning. Dette argumentet har Bane NOR avvist med å henvise til jernbanelovens § 9 om forbud av krysning av spor. Bane NOR har også brukt argument som ressursmangel på hvorfor det ikke planlegges/etableres flere krysningpunkter. Statskog SF mener Bane NOR må ta hensyn til den reelle situasjonen og ikke bare vise til lovens bestemmelser. Med økt bruk og ferdsel av et område vil det være folk som forsøker å krysse jernbanesporet, derfor bør man benytte muligheten i dette prosjektet til å etablere sikre krysningpunkter på strekningen.</p> <p>Statskog SF vil trekke fram at den aktuelle strekningen i dette planforslaget, Sørelva-Lønsdal, har en høyere konsentrert bebyggelse slik som hytter, høvfjellshotell, parkeringsplasser og lignende infrastruktur som bidrar til at strekningen har et høyere antall brukere enn øvrige strekninger som er inngjerdet mellom Semska-Russånes de senere årene. Det er også planlagt flere parkeringsplasser langs ny trasé for E6 langs den samme strekningen som vil øke antall brukere av området. Statskog SF krever at dette hensyntas i planarbeidet og at det opparbeides sikre krysningpunkter som kan tjene området hytteeiere og andre brukere. Sikre krysningpunkter bør planlegges og opparbeides i tilknytning til</p> | <p>1. Berørt areal som vil ligge innenfor sikringsgjerdet langs jernbanen reguleres til annen banegrunn – grøntareal.</p> <p>2. Viser til planbeskrivelsen kap. med tema friluftsliv, fritidsbebyggelse mm. med beskrivelse av eksisterende forhold (kap. 4.6), planforslaget (kap. 5.3) og virkninger (kap. 6.5).</p> |

| | |
|--|---|
| <p>nåværende og fremtidig planlagte parkeringsplasser og krysningspunkt tilknyttet E6 i området slik at man effektivt kan kanalisere persontrafikk i området til sikre krysningspunkt på jernbanen.</p> <p>3.Konsekvenser for rype</p> <p>Viser til «Oppstart regulering viltgjerde Sørelva-Lønsdal» (September 2021) samt konsekvensutredning naturmangfold gjort for: «Vilt- og reingjerde på strekningen Kjemåga – Russånes tunnel» i 2019. Dette tiltaket, som etter det vi erfarer er likt i utforming som aktuelt tiltak på strekningen Sørelva-Lønsdal (og ikke minst Kjemåga-Lønsdal i 2016 og Semska-Sørelva i 2011), ble i 2019 vurdert som «noe forringende» ovenfor hønsefugl (Norconsult, 2019). Statskog mener at med nåværende plan og situasjon og eventuelt sammenhengende gjerde fra Semska til Russånes, vil sammenlagt tiltak være i det minste fortsatt «noe forringet» og trolig verre, ovenfor spesielt lirype. Grunnlaget er flerdelt.</p> <p>3.1. Habitategnethetsmodell for lirype - Basert på data fra linjetakseringer på Statskogs eiendommer (2017).</p> <p>- Modellen bruker sammenhengen mellom lirypeobservasjoner og habitat bestående av Vegetasjonstype (16 kategorier), avvik i høydemeter fra tregrensen, eksposisjon og helningsgrad samt annengradsfunksjon for helning. Prediksjoner fra modellen ble kategorisert til seks kategorier fra 1 - uegnet til 6 - godt egnet habitat for lirype (NINA, 2017).</p> <p>Av modellen for aktuelt område i denne saken ser kartet for egnethet slik ut (bilde): Strekningen med gjerde har altså egnet lirype areal på mer eller mindre hele strekket, spesielt fra øst. Med dette vil altså strekningen fra Semska til nord for Kjemåga (statsgrunn) som i underkant av 25 km (ekskludert tunneler) være potensielle påflyvnings-steder for lirype.</p> <p>3.1.2 Gjerder og dødelighet for rype</p> <p>- av Kjetil Bevangers «004 Fagrapport, Reingjerder som dødelighetsfaktor for fugl i Finnmark, NINA 1995» kommer det fram at det drepes minimum 2 ryper per km reingjerde (per år) som var 100-250 cm høyt. Dette mener Statskog at er det absolutt minimum for denne sakens tilfelle da gjerdet er fast 250 cm høyt og på begge sider av togbanen, altså i teorien dobbelt så stor sjanse for rypa å fly i et gjerde og dø. På bakgrunn av dette vil det være naturlig å tro at absolutt minimum 50, men antakeligvis rundt 100 ryper vil dø per år av påflyvning på grunn av det eventuelle komplette strekket med viltgjerde fra Semska til Russånes.</p> <p>I tillegg må man også se hvordan denne dødeligheten kommer i tillegg til annen dødelighet. Det aktuelle strekket i denne saken omkranses av 2 jaktfelt som årlig har over 1000 jaktdager med en avskyting på godt over 100 liryper i året. Jaktuttak per nå er godt under terskelen av det den estimerte bestanden tåler (15% av estimert bestand) før hekkebestanden neste år påvirkes negativt. Men med en årlig dødelig på rundt 100 ekstra ryper grunnet gjerdet vil det nærme seg betraktelig 15% terskelen i bestanden på stedet, spesielt på dårlige produksjonsår for lirypa. En annen viktig faktor er at dette gjerdet trolig kan stå for en betydelig dødelighet i sårbarhetstiden for rypene, altså hekketid på våren, ruge – og kylling periode utover sommeren før jaktstart. Til slutt er det også verdt å</p> | <p>3. Viser til planbeskrivelsen kap. 6.4, virkninger for naturverdier/ naturmangfold.</p> <p>Det er svært stor forskjell mellom det som Statskog hevder gjerdet vil påføre tap av hønsefugl og undersøkelser i Kjetil Bevangers «004 Fagrapport, Reingjerder som dødelighetsfaktor for fugl i Finnmark, NINA 1995, som tilsier at det vil bli drept minst ca. 14 ryper per år som følge av påflyvning på denne strekningen. Gjerdet er foreslått plassert slik at det skal ivareta funksjon som sikringsgjerde. Det er blant annet lagt vekt på snøforhold, drift av jernbanen og reindrift. Dersom gjerdet skal følge jernbanen mest mulig, er det slik sett begrensede muligheter for tilpasninger for å ivareta ryper spesielt. Det antas at andre faktorer i området som blant annet jakt vil påvirke rypebestanden i større grad, enn sikringsgjerdet.</p> <p>Gjerdet bygges med netting med relativt stor avstand mellom trådene. Undersøkelsene til Bevanger har vist at ryper i noen tilfeller</p> |
|--|---|

Reguleringsplan

nevne at dette gjerdet også antakeligvis vil kunne drepe en del fjellryper vinterstid grunnet egnet vinterhabitat for denne arten stedvis i området.

Av undersøkelser NINA gjorde i 2015 for effekter av gjerdet mellom Semska og Sørelva ble det konkludert: «*Biologisk mangfold i området ble kun målt gjennom fugler. Det er relativt høyt mangfold av fugler i naturtypene og høyderregionene i området. Det ble imidlertid ikke funnet mange kolliderte fugler utenom lirype. Registrerte kollisjoner av lirype lå mellom 10-14, fra siste året. Dette er såpass høye tall at avbøtende tiltak bør vurderes.*»

Statskog vurderer at dette fortsatt er høyaktuelt, og vurderer at avbøtende tiltak definitivt må gjennomføres dersom spesielt lirypeaspektet skal bli ivaretatt ifra Semska til Russånes.

4 Hjørtevilt

Av konsekvensutredning naturmangfold gjort for: «Vilt- og reingjerde på strekningen Kjemåga – Russånes tunnel» (Norconsult, 2019) framkommer vurderingen til Norconsult som tiltaket i forhold til elg som forbedret/stor forbedring. Sett ut ifra dødelighet støtter Statskog dette da det på strekningen Kjemåga - Russånes alene ble påkjørt 62 elg mellom 2010-2019. På en annen side vil trekkveier for elg og annet vilt bli endret da det vil være et strekke på ca. 25 km med mer eller mindre sammenhengende gjerde med en eventuell oppføring av gjerde mellom Sørelva og Lønsdal. Statskog har og leier ut elgjakt på strekningen og ser det som nødvendig å ha sikre krysningssteder for jakt og andre friluftrelaterte aktiviteter. Det vil også trolig være behov for bygging av vilt under- og/eller overganger som et avbøtende tiltak for den lange avstengte strekningen.

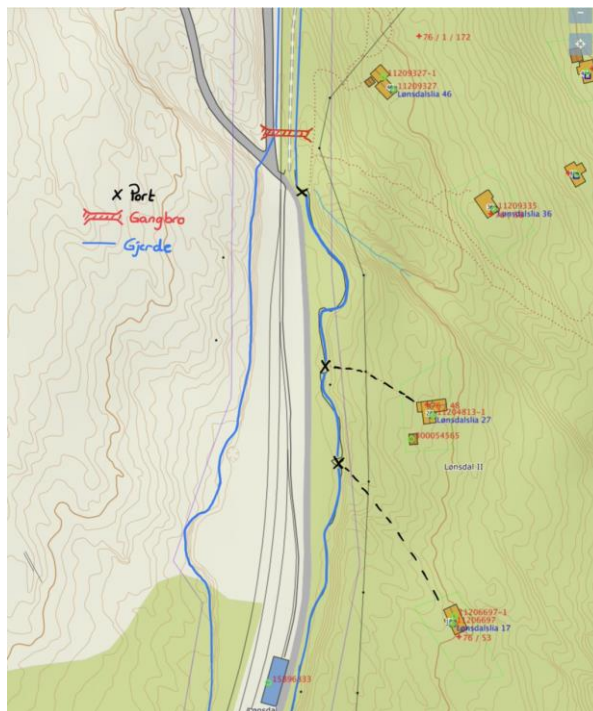
passerer uten å bli drept. Montering av bevegelige eller faste metallstrimler (f eks folie) vil trolig føre til større synlighet. Dette er gjort på viltgjerder som er bygd lenger nord i Saltdalen. Det er imidlertid usikkert i hvor stor grad disse har virkning.

4. Viser til planbeskrivelsen kap. 6.4, virkninger for naturverdier/naturmangfold og kap. med tema friluftsliv, fritidsbebyggelse mm. med beskrivelse av eksisterende forhold (kap. 4.6), planforslaget (kap. 5.3) og virkninger (kap. 6.5).

LØNSDAL II VELFORENING v/ Erik Banks, Interimstyret

Plassering av gjerde:

Foreslår at gjerdet plasseres på kanten av opparbeidet område på stasjonens nord og østside. Ber om at det etableres muligheter for deponering av snø ved brøyting vinterstid, fortrinnsvis porter som kan åpnes på allerede etablerte plasser for deponering.



Tatt til etterretning.

Reguleringsplan

Adkomst fra parkering:

Ber om at det etableres dører eller porter som vist på skisse. Det foreslås 3 adkomstveier som plasseres der det allerede er etablert stier fra tidligere. Påpeker at dørene på østsiden av parkeringsplassen må ha en størrelse som sikrer mulighet for varetransport (bredde 1 meter). Dør/port på nordsiden av parkeringsplassen må ha en størrelse som sikrer varetransport med ATV/snøscooter. Påpeker også at adkomst for brann/helse må søkes ivaretas.

Adkomst etablerte turstier på vestsiden av jernbane, hytter på nordside og planlagt sykkelvei Lønsdal – Rognan:

Ber Bane Nor om å vurdere en bru over jernbanen rett nord for hvor dagens bom plassert på nordsiden. Denne broen vil etter vår mening ivareta følgende:

1. Adkomst til etablerte turstier vestover.
2. Adkomst til hytter på nordvestsiden av jernbanen.
3. Adkomst for planlagt sykkelsti fra Lønsdal til Rognan

Mener at å etablere vei/trase fra jernbaneundergang på sørside av stasjon mot etablert adkomst for hytter, etablerte stier og sykkelvei vil kunne bli vesentlig mer kostbar samt føre til naturinngrep som strengt tatt vil være unødvendig.

Innspill om bru ved nedlagt planovergang imøtekommes ikke. Gangrør 500 m lenger sør vurderes å dekke behov for adkomst til områdene på vestsiden av stasjonen. Det etableres sti langs gjerdet på vestsiden.

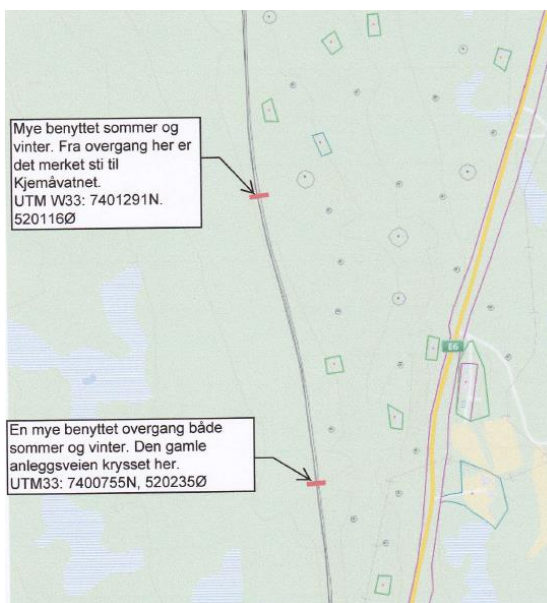
SØNDRE LØNSDAL HYTTEFORENING v/ Einar Gulbransen

Området vest for jernbanen er svært mye brukt til tur, jakt, bærplukking og er et utstrakt og betydningsfullt rekreasjonsområde.

Hyttefeltet har en utstrekning fra Rausteinbekken til Lønsdal stasjon. Det er således flere krysningspunkter som brukes, enten direkte fra hyttene eller offentlig parkeringsplass.

Det planlagte gjerdet, slik det er skissert, medfører radikale begrensninger av tilgjengeligheten for utmark, et tiltak som fører til så omfattende begrensninger av den alminnelige allemannsrett og tilgang til sitt betydningsfulle rekreasjonsområde MÅ, og bør prøves ift "Lov om friluftslivet" Kap II. om ferdselsrettens utøving og innskrenkninger i ferdselsretten m.v.

Området er grunnlaget for etableringen av hyttefeltet. Historisk



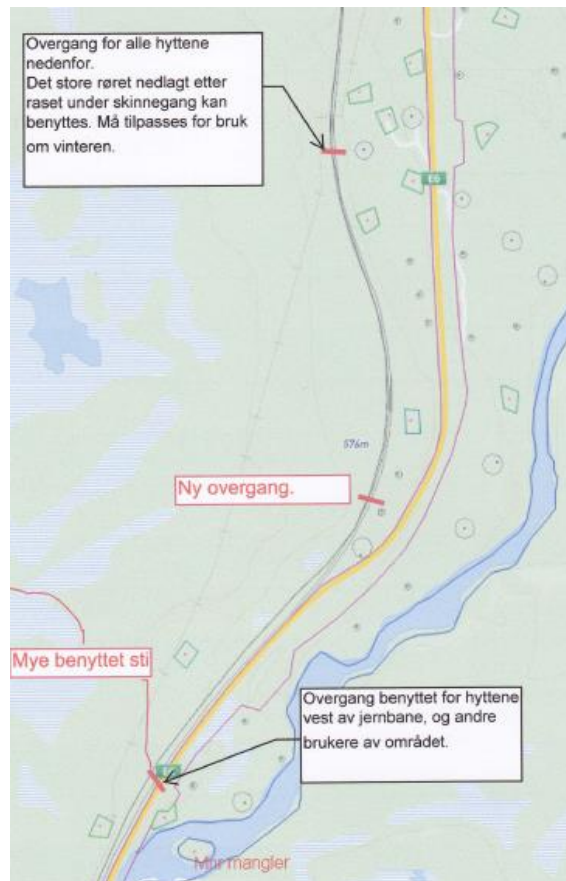
Innspillet imøtekommes delvis ved at det etableres ny gangbru over jernbanen i området ved Lønsdal søndre/ Lønsforsen.

Viser til planbeskrivelsen kap. 6.4, virkninger for naturverdier/ naturmangfold og kap. med tema friluftsliv, fritidsbebyggelse mm. med beskrivelse av eksisterende forhold (kap. 4.6), planforslaget (kap. 5.3) og virkninger (kap. 6.5).

Reguleringsplan

sett påpekes det at de første hyttene ble etablert på midten av 30-tallet, og majoriteten av hyttene sør for Lønsdal stasjon ble etablert på 60-tallet. Hyttefolket har da 80-50 års hevd på enkel og problemfri tilgang til området Kjemåfjell.

Dette må hensyntas, og et minstekrav vil være å etablere 4 overganger - slik at tilgangen fortsatt eksisterer. Det ønskede antall overganger samt beliggenhet av disse begrunnes med områdets topografi.



Bekkefar og dype kløfter nærmest umuliggjør bevegelse nord-sør. Dette gjelder alle årstider.

Vi viser også til Bane NORs veileder pkt 3.2, det er viktig at det etableres gode planskilte krysningsmuligheter, både for myke trafikanter og for kjøretøy. For myke trafikanter er det viktig å etablere hensiktsmessige løsninger som ikke gir lange omveier.

NINA rapport vedrørende fugl som blir drept ved påflyging i gjerdet konkluderer med at dette antallet er like stort som det som felles under høstjakta. Sitat fra NINA minirapport 296:

Under befaringen ble det registrert fem stegger av lirype som passerte gjennom områdene og der fire av disse passerte i flukt på tvers av dalen. Disse fire krysset både E6 og jernbanen lavt over bakken og i høy fart. Denne type forflytning er lirypas normale måte å fly på i dette landskapet. Denne arten vil derfor være særdeles utsatt for å kolliderer med reingjerde når dette blir satt opp langs skrenten. Det er av stor betydning gjerdet utstyres med fugleavvisere.

Det planlagte gjerde skal hindre påkjørsel av rein. Vi stiller spørsmål med hvordan rein vil bevege seg fra øst mot vest om vinteren når den møter et flere kilometer langt gjerde. Mellom Sørelva og Lønsdal stasjon vil barrieren kunne medføre at dyrene trekker langs E6. Dette kan føre til økte påkjørsler av vilt på E6, og at dette ikke minst kan bli en belastning/risiko for bilister.

Det er gjennomført en egen risikoanalyse for påkjørsel av rein på E6. Der er det bla. foreslått tiltak for å redusere risiko for påkjørsel. Bygging av gjerdet vurderes i sum å redusere risiko for dyrepåkjørsler.

Reguleringsplan

| | |
|---|---|
| <p>NORGES JEGER OG FISKERFORBUND NORDLAND, 27.09.21</p> <p>Norges Jeger- og Fiskerforbund (NJFF) arbeider for allmennhetens tilgang til jakt, fiske og annet friluftsliv. Det planlagte gjerde mellom Sørelva brøytestasjon og Lønsdal stasjon kan hindre denne tilgangen hvis det ikke blir bygget tilstrekkelig med over- eller underganger på den ca 7 km lange strekningen. Den totale lengden på begge sider av jernbanen med planlagt gjerde er ca 16 km.</p> <p>På informasjonsmøte 15. september 2021 ble det sagt at det ikke er lov å krysse jernbanen, og det hørtes nesten ut som at folk som krysser jernbanen har vært lovbrøyttere i generasjoner.</p> <p>Det berørte området er et meget viktig og mye brukt utgangspunkt for turer til jegere, fiskere, friluftsfolk og hytteeiere, og det er viktig at disse turmulighetene kan benyttes også etter at gjerdet er satt opp. Derfor må det bygges tilstrekkelig med over- eller underganger slik at jernbanen kan krysses på en lovlig måte. Hvis brukerne av området må gå flere kilometer omvei for å krysse jernbanen, kan det medføre at folk tar seg til rette for å krysse jernbanen på en ulovlig måte, og da er ikke et gjerdet løsningen. En god tilrettelegging vil føre til fornøyde brukere.</p> <p>NJFF Nordland er generelt opptatt av tiltak som kan hindre viltpåkjørslar, men er bekymret for langtidsvirkningen av gjerder som kan fungere som fangstfeller for fugl. Vår bekymring går på hvilken effekt gjerdet har på bestanden av rype, både hekkende lirype på sommerstid og bestanden av vinterrype. I det aktuelle området ser ofte store vinterflokker med rype (blanding av både fjell- og lirype) som trekker fra området Sørfjellet og Kjemåfjellet ned mot beitebiotopen langs Lønselva. Dette er til dels store flokker med rype som oppholder seg i høyden på dagen og som trekker ned mot beitevegetasjon om kvelden, og returnerer til dagområdene høyere opp på morgenen. Disse flokkene flyr ofte veldig lavt, og gjerdet kan fungere som en helårs predator. Det må settes inn med avbøtende tiltak for å minimalisere kollisjonsfaren for fugl, og da spesielt rype, f.eks fugleavisere.</p> <p>NJFF Nordland ber også om at det må redegjøres for elgens bruk av området og hvilken påvirkning gjerdet vil ha på elgens trekkveier, da det vil sperre for trekk i retning øst/vest.</p> | <p>Viser til planbeskrivelsen kap. 6.4, virkninger for naturverdier/ naturmangfold og kap. med tema friluftsliv, fritidsbebyggelse mm. med beskrivelse av eksisterende forhold (kap. 4.6), planforslaget (kap. 5.3) og virkninger (kap. 6.5).</p> |
| <p>SALTEN FRILUFTSRÅD, 27.09.21</p> <p>Området mellom Sørelva og Lønsdal på Saltfjellet er kartlagt som svært viktig friluftslivsområde, jf. veileder M98-2013 fra Miljødirektoratet. Det er mye brukt både sommer og vinter. Brukergruppa er bred. På grunn av god tilgjengelighet og attraktive turområder, er området mye brukt både lokalt, regionalt og nasjonalt. Det er også en ikke ubetydelig gruppe internasjonale brukere i området. De som bruker området er en god blanding av folk med god lokalkunnskap og nye brukergrupper. Det må derfor tas høyde for at folk ikke er kjent, når tilrettelegging vurderes. Gruppa kan også deles inn i hyttefolk, caravan/campingfolk og turfolk (ski- og fotturfolk, bærplukkere og jegere). Noen av brukergruppene følger stier, andre har mer diffus bruk av området. Stier i seg selv, er derfor et litt risikabelt kriterium, om en skal fange opp viktige krysningspunkt i området. I sum ber vi derfor om at en ved etablering av gjerdet, er bevisst</p> | <p>Viser til planbeskrivelsen kap. med tema friluftsliv, fritidsbebyggelse mm. med beskrivelse av eksisterende forhold (kap. 4.6), planforslaget (kap. 5.3) og virkninger (kap. 6.5).</p> |

Reguleringsplan

| | |
|--|--|
| <p>på at en må møte et bredt spekter av brukergrupper og bruksformer, - et spekter som er bredere enn det som er vanlig i tilsvarende områder.</p> <p>Fordi områder er mye i bruk gjennom hele året, er det viktig at en vurderer hvordan lokale snøforhold påvirker bruken vinterstid. Det kan ha stor betydning for hvilke krysningspunkter som er relevante. I vurderingen må det også legges vekt på hvordan gjerdet i seg selv påvirker snøleggingen.</p> <p>De viktigste turmålene i området ligger vest for jernbanen. Topografien gjør ferdsel nord-sør vanskelig, mens øst-vest er relativt enkelt. Med jernbanen i en nord-sørakse gjennom området, betyr dette at den blir en særlig sterkt følt barriere for turfolket i dette området.</p> <p>Som omtalt i høringsbrevet er det formelt sett kun tillatt å krysse jernbanen på godkjente krysningspunkt. Dette er svært lite kjent. Folk krysser og har alltid krysset jernbanen der det passer for deres bruk. Dette gjelder både lokalkjente og nye brukere. I praksis vil derfor et gjerde bety en helt ny absolutt barriere for brukerne av området, uavhengig av hjemmelsgrunnet for ferdselen. Tiltaket må derfor ta høyde for det, når avbøtende tiltak skal vurderes.</p> <p>Helt nord i planområdet er det prosjektert en sykkelsti fra Lønsdal stasjon til Kjemåga stasjon. Tiltaket er ikke etablert, men det arbeides aktivt fra flere hold for å få denne på plass. Sykkelstien vil bygge opp under Nordlandsbanen som reiselivsprodukt. Gjerdingen må derfor ikke vanskeliggjøre etableringen av denne sykkelstien. Det er viktig at gjerdingen sikrer en god start fra Lønsdal stasjon. Stasjonen blir trolig det viktigste knutepunktet på sykkelstien, pga. naturforholdene og togforbindelsen.</p> <p>Konkrete forslag til tiltak på strekningen</p> <ul style="list-style-type: none">• Etter vår vurdering bør det etableres 4-6 krysningspunkter på strekningen. Disse må vurderes ut fra både sommer og vinterbruk og de ulike brukergruppene som er i området. Av disse bør 1-2 være planfrie krysningspunkt i form av kulvert/bru. Dette kommer i tillegg til den etablerte kulverten på Lønsdal stasjon.• Til krysningspunktene bør det etableres merkede/tilrettelagte traséer fra parkeringer, oppstillingsplasser, evt. langs eksisterende stier, som gjør at turfolket enkelt finner krysningspunktene enkelt fra østsiden. Tilsvarende bør gjøres på vestsiden fra strategiske punkter i landskapet.• Om det er mulig, bør det tenkes kreativt med tanke på bruk av eksisterende kulverter for vann om de er mulige å bruke som krysningspunkter for folk på sommeren.• Krysningspunktet helt nord på Lønsdal stasjon bør formaliseres som krysningspunkt for sykkelstien. Alternativt bør det etableres en sykkelbar sti fra eksisterende kulvert til grustaket.• På etableringstidspunktet for gjerdet må krysningspunkter med tilførselsstier legges inn i kartverkets baser (FKB og N50). I tillegg må det kvalitetssikres at informasjonen blir godt synlig i Ut.no. | |
|--|--|

Reguleringsplan

| | |
|---|--|
| <p>SALTFJELLET REINBEITEDISTRIKT v/ leder Per Thomas Kuhmunen</p> <p>Saken har blitt diskutert i styremøte 18.10.2021.</p> <p>Distriktet er veldig positive til gjerdet som planlegges etter jernbanen. For å ivareta trekk og flyttleiene øst/vest over jernbanen mellom Lønsfossen og Sørrelva så er det viktig at det gjøres noen tilrettelegginger, da trekk og flyttleiene blir stengt.</p> <p>Når man stenger disse leiene så må man gjøre tilpasninger og tilrettelegginger som kan fungere som et kompromiss til leiene.</p> <p>Vi har tidligere foreslått at gjerdet «sys» sammen med vårt eksisterende skilleanlegg på Sørrelva.</p> <p>Da dette vil gi oss en omlegging av drifta i området, så er det viktig at det gjøres tilrettelegging slik at vi på effektiv måte kan ta rein inn i gjerdeanlegget å effektivisert arbeidet slik at vi fort får sluset rein over jernbanen.</p> <p>Viser også til befaringen som ble gjennomført den 20.sep.21.</p> <p>Vi ser gjerne at vi kan avholde et møte med dere slik at vi i felleskap kan se på hvilke løsninger for tilrettelegging som er mulige.</p> | <p>Innspill fra Reinbeitedistriktet er imøtekommet i planarbeidet. Det skal etableres porter i gjerdet for å sluse over rein og reingjerde for beitehage ved Sørrelva.</p> |
|---|--|

2.3 Uttalelser fra private

Det er kommet uttalelser fra 39 private personer.


I tabellen under er det satt opp en kort temavis oppsummering og vurdering:

| Tema | Vurdering |
|---|---|
| <p>Friluftsliv, fritidsbebyggelse</p> <ul style="list-style-type: none"> • De aller fleste merknadene omhandler ønske om det tilrettelegges for kryssinger av jernbanen for fotgjengere. Noen har kommet med forslag til kryssingspunkter. • Kulturminne: Sti fra Dypensletta opp i Kjemågafjellet, som ble tråkket opp av de russiske fangene, som bygget jernbanen. Denne stien er holdt ved like av hyttebrukerne i området, og er i dag det siste naturlige monumentet som forteller historien bak byggingen av jernbanen. Det å etablere en over – undergang der denne stien krysser jernbanen i dag, vil ta vare på dette siste naturlige kulturminnet i terrenget. • Fortsatt bruk av planovergang nord for stasjonen | <p>Viser til planbeskrivelsen kap. med tema friluftsliv, fritidsbebyggelse mm. med beskrivelse av eksisterende forhold (kap. 4.6), planforslaget (kap. 5.3) og virkninger (kap. 6.5).</p> |

Reguleringsplan

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Løsning for adgang til berørte hytter, behov for nye adkomststier • Parkering ved Lønsdal stasjon • Nødsituasjoner som utrykking og henting av hyttefolk f.eks. ambulanse, skogbrann, evakuering. • Ønske om overgang for leiekjøring med snøskuter over banen i området ved Lønsdal søndre/Lønsforsen. | <p>Det planlegges ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen. Det vil være mulig å kjøre inn til områdene på vestsida av jernbanen med skuter og ATV fra Sørelva brøytestasjon og Lønsdal stasjon</p> |
| <p>Naturverdier/Naturmangfold</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trekruter øst - vest og vest - øst, for ryper og skogsfugl, disse benytter seg av det rike antall "slukter" og små dalsøkk, som finnes på strekningen | <p>Viser til planbeskrivelsen kap. 7.4, virkninger for naturverdier/ naturmangfold og kap. med tema friluftsliv, fritidsbebyggelse mm. med beskrivelse av eksisterende forhold (kap. 4.6), planforslaget (kap. 5.3) og virkninger (kap. 6.5).</p> |
| <p>Reindrift</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønske om en 5- 6 meters bred port på øversiden av hotellet, der traktorvei/sti går i dag, for å kunne passere med rein når det ikke er mulighet til å flytte andre plasser. | <p>Imøtekommet i planforslaget.</p> |

Sammendrag av uttalelser som er kommet er satt opp og vurdert i tabellen under.

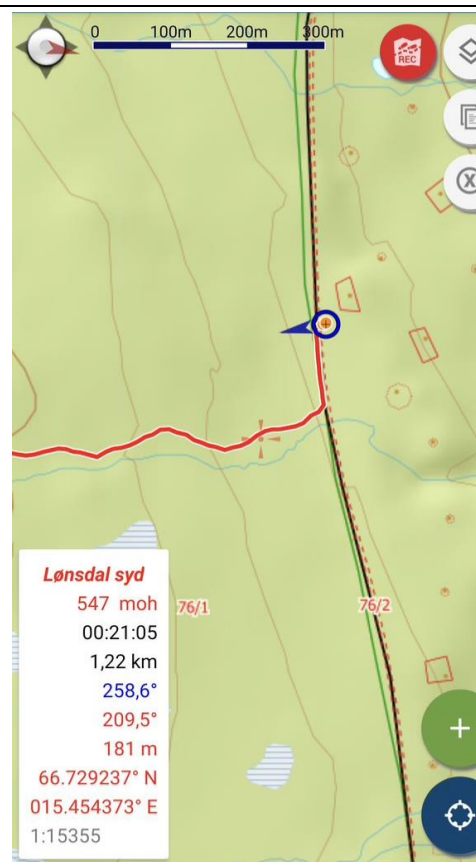
| Avsender, sammendrag og vurdering av uttalelse | |
|---|---|
| <p>ARNE VILHELM LINJORDET, Hytte på vestsiden av banen, nord for Lønsdal stasjon, Gnr: 76 Bnr: 1</p> <p>Beskriver bruk basert på sedvane siden 1958. kart viser fast parkeringsplass (P), sti til hytte (H) med rød strek. Bruk av trillebår er essensiell for å kunne frakte varer. Rød strek viser hvor vi alltid har krysset jernbanen ved planovergangen. Gul strek viser sti til Kjemåvannet.</p> <p>Bemerk at kulvert sør for Lønsdal stasjon, er for langt unna for adkomst til vår hytte og at det ikke er noen sti som kan benyttes langs vestsiden av banen.</p> <p>I de periodene hvor området er mye brukt er det allerede per i dag for fullt på parkeringsplassen til å bruke kulverten. Parkeringsplassen ved kulverten vil bare overfylles ytterligere hvis vi ikke får beholde planovergangen vi bruker per i dag.</p> <p>Bemerk også at det per i dag ikke er mulig med adkomst til vår hytte fra planovergangen nord for Lønsdal stasjon uten å gå relativt tett langs jernbanen for å komme til grustaket.</p> <p>Bemerk også at presentasjon fra informasjonsmøtet ikke er lagt ut på kommunens hjemmeside, at det er oppgitt flere frister for å komme med innspill og at forslagstiller og plankonsulent har lite lokalkunnskap.</p> <p>Ber om at detaljreguleringsplanen spesifiserer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle steder hvor det blir etablert lovlige, godt fremkommelige overganger fra østre til vestre side av banen ved Lønsdal stasjon. • At det skal bygges en lovlig overgang med en gjerdesluse ved (nedlagt) planovergang rett nord for Lønsdal stasjon. • At hytteeierne kan fortsette å bruke parkeringsplassen rett ved denne overgangen. • At det skal tilrettelegges for og bygges en ny rute til hyttene nord for Lønsdal stasjon på vestsiden av banen fra denne planovergangen, med bedre avstand til skinnegangen enn eksisterende adkomst har og med forbindelse til stien til Kjemåvannet. • At alle de overnevnte endringene bevarer muligheten for adkomst med trillebår, bære, sykkel ol. <p><i>Vurdering:</i></p> <p><i>Innspillet imøtekommes delvis. Planen legger til rette for at parkeringsplassen ved Lønsdal stasjon fortsatt kan benyttes og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Kulverten kan trafikkeres med sykkel, trillebår mv. Gangrøret/kulverten ligger ca. 0,5 km sør for</i></p> |  |

den nedlagte planovergangen og adkomstveg til hyttene på vestsiden vil 0,5-0,7 km lengre enn ved ulovlig kryssing nord på stasjonsområdet. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å åpne planovergangen for trafikk.

ANETTE OG KENT-RAYNER HÜTTEPOHL

Lønsdalsgrenda 11, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr. 18

Er hytteeiere, og ivrige brukere av fjellområdene vest for jernbanen, i alle årets årstider. Vi bruker området til jakt, fiske, bærplukking, ski- og fotturer, m.m., og da med hytta som naturlig utgangspunkt. Hvis man skulle bli fratatt muligheten til å gå rett fra hytta, og ut i naturen på vestsiden av jernbanen, så vil dette få store innvirkninger, og medføre store begrensninger for oss. Hytta, og hyttefeltet (som har vært der siden 50-60-tallet), vil miste mye av sin verdi. Hvis man skulle bli nødt til å gå fra hytta, ned til en parkeringsplass, for så å kjøre med bil til et krysningspunkt for jernbanen, så vil dette få negative konsekvenser, slik som økt miljøbelastning, økt trafikk, behov for brøyting, støy, samt annen logistikk. For at gjerdet skal kunne aksepteres av oss hytteeiere, og brukere av områdene vest for jernbanen, så er man nødt til å etablere krysningspunkter i gjerdet som må kunne benyttes både sommer og vinter, på steder der jernbanen krysses i dag.



Har lagt ved bilder og kart som viser den stien og krysningspunktet over jernbanen som vi, og hyttene i nærheten av vår hytte, benytter mest. Koordinatene for krysningspunktet vises i bildene, til tillegg til traséen. Har også lagt ved bilder som viser stien oppover i terrenget på vestsiden av jernbanen.

Dette krysningspunktet er svært oversiktlig, både mot nord og sør. Terrenget og utformingen av jernbanen her, gjør også stedet svært godt egnet for kryssing av jernbanen også om vinteren, da det ikke blir verken skavler eller brøytekanter på denne strekningen. Stinettverket fra hyttefeltet samles i en sti oppe på plataet ved jernbanen. Her krysser stien jernbanen og dreneringsgrøftene, og fortsetter som merket sti videre opp mot Kjemåvatnet og Kjemåfjellet. Dette er en gammel og mye brukt sti.

Vurdering:

Innpillet imøtekommes ikke. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Det er lagt vekt på å legge til rette for kryssinger i tilknytning til eksisterende eller regulerte parkeringsplasser for friluftformål. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

TOR EINAR SUNDNES

Lønsdalsgrenda 14, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 46

Legger til grunn at det blir etablert adkomstveier gjennom gjerdet.

Vurdering:

Innspillet er imøtekommet ved at det skal etableres gangporter i gjerdet.

KNUT ANDERSSON

Løndalsgrenda 15, Gnr: 76 Bnr: 35

Eier to hytteeiendommer. Merknader/innspill er de samme for begge, men de skal gjelde som og registreres som to separate innspill!

Vi aksepterer ikke at vi gjerdes inne / stenges ute fra vårt tur- og friluftsområde. Område har lange tradisjoner for friluftsliv og har en folkehelsebetydning. Etter å ha hatt hytte her i 60 år har vi en historisk rett til bruk av område.

Vi mener det er unødvendig med viltgjerde. Ved ev. bygging av viltgjerde fra Sørelva til Lønsdalstasjon og valg av krysningspunkter er det viktig at følgende vektlegges:

- Område tilrettelegges for tilsvarende bruk som i dag.
- Krever minst 5 -6 krysningspunkter.
- Mulighet til å benytte opparbeidede stier vest for jernbanen.
- Tilgang til områder det er naturlig å bevege seg i sommer- og vinterstid.

At alle hyttene har tilgang til krysningspunkter som ikke krever at vi, for å komme til våre turområder, må gå lange strekninger og omveier i ulendt og til dels uframkommelig terreng. Eller gå ned til og langs veien (traffikksikkerhet?) og måtte bruke bil (miljøvennlig?). Alt dette blir både strevsomt og tidkrevende.

Uten tilstrekkelig tilgang til friluft- og turområdene:

- Å ha hytte i dette området har ingen hensikt
- Hytteeiendommene vil synke drastisk i verdi
- Et krysningspunkt som vil være gunstig og bra for mange hytteeiere og turfolk, er ovenfor/vest for Lønsdalsgrenda 26 (gårdsnr. 76, bruksnr.1, festnr. 45). Avmerket midt på det nordlige av de to kartene hytteforeningen har vedlagt i sitt innspill:
- Merket sti til Kjemågvannet / Kjemågfjellet (av enkelte kalt «Tyskerstien»)
- et mye benyttet krysningspunkt både sommer og vinter, også av hytteeiere og andre som kommer nedenfra (inkludert Dypen) og av samene
- flere stier til dette krysningspunktet
- oversiktlig
- legger seg lite snø her
- viktig å få ett (av mange) krysningspunkter her. Og det skulle ligge godt til rette for det.

Vurdering:

Reguleringsplan

Innspillet imøtekommes delvis. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

KNUT ANDERSSON

Løndalsgrenda 17, Gnr: 76 Bnr: 36

Eier begge hytteeiendommene. Merknader/innspill er de samme for begge, men de skal gjelde som og registreres som to separate innspill!

Vi aksepterer ikke at vi gjerdes inne / stenges ute fra vårt tur- og friluftsområde. Område har lange tradisjoner for friluftsliv og har en folkehelsebetydning. Etter å ha hatt hytte her i 60 år har vi en historisk rett til bruk av område.

Vi mener det er unødvendig med viltgjerde. Ved ev. bygging av viltgjerde fra Sørelva til Lønsdalstasjon og valg av krysningspunkter er det viktig at følgende vektlegges:

- Område tilrettelegges for tilsvarende bruk som i dag.
- Krever minst 5 -6 krysningspunkter.
- Mulighet til å benytte opparbeidede stier vest for jernbanen.
- Tilgang til områder det er naturlig å bevege seg i sommer- og vinterstid.

At alle hyttene har tilgang til krysningspunkter som ikke krever at vi, for å komme til våre turområder, må gå lange strekninger og omveier i ulendt og til dels uframkommelig terreng. Eller gå ned til og langs veien (traffikksikkerhet?) og måtte bruke bil (miljøvennlig?). Alt dette blir både strevsomt og tidkrevende.

Uten tilstrekkelig tilgang til friluft- og turområdene:

- Å ha hytte i dette området har ingen hensikt
- Hytteeiendommene vil synke drastisk i verdi
- Et krysningspunkt som vil være gunstig og bra for mange hytteeiere og turfolk, er ovenfor/vest for Løndalsgrenda 26 (gårdsnr. 76, bruksnr.1, festenr. 45). Avmerket midt på det nordlige av de to kartene hytteforeningen har vedlagt i sitt innspill:
- Merket sti til Kjemågvannet / Kjemågfjellet (av enkelte kalt «Tyskerstien»)
- et mye benyttet krysningspunkt både sommer og vinter, også av hytteeiere og andre som kommer nedenfra (inkludert Dypen) og av samene
- flere stier til dette krysningspunktet
- oversiktlig
- legger seg lite snø her
- viktig å få ett (av mange) krysningspunkter her. Og det skulle ligge godt til rette for det.

Vurdering:

Reguleringsplan

Innspillet imøtekommes delvis. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

LARS EIVIND STAURVIK

Lønsdalsgrenda 18, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 113

Som hytteeier og ivrig bruker av fjellområdene vest for jernbanen (Sørfjellet, Kjemåfjellet, Kjemåvannet) gjennom hele året med både tur, jakt, ski, bærplukking, fisking etc , så vil det å ikke få mulighet til å kunne gå ut fra egen hytte til disse områdene uten å måtte gå til bil for å kjøre til krysningspunkt på hver ende av gjerde, ha store negative innvirkninger for bruken av fjellet for oss. Det må etableres mulighet for krysningspunkter på enkelte steder der det i dag blir krysset.

Vurdering:

Innspillet imøtekommes delvis. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

JOHN PATRICK THOFTE

Lønsdalsgrenda 23, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 61

Det planlagte gjerdet, slik det er skissert, medfører radikale begrensninger av tilgjengeligheten for utmark. Et tiltak som fører til så omfattende begrensninger av den alminnelige allemannsrett og tilgang på fri benyttelse av utmark MÅ, og bør prøves ift "Lov om friluftslivet" Kap II. Om ferdselsrettens utøving og innskrenkninger i ferdselsretten m.v. Historisk sett påpekes det at de første hyttene ble etablert på midten av 30-tallet, og majoriteten av hyttene SØR for Lønsdalen stasjon ble etablert på 60-tallet. Hyttefolket har da 80-50 års hevd på enkel og problemfri tilgang til området Kjemåga. Dette må hensyntas, og en minnelig løsning vil være å etablere 4-6 overganger - slik at tilgangen fortsatt eksisterer.

NINAs rapport om drepte ryer i allerede eksisterende reingjerde, må resultere i at man vurderer hvor mange ryer og skogsfugler som vil bli drept i det nye viltgjerdet. På strekningen Lønsdal stasjon - Sørelva, går det mange trekkruer øst - vest og vest - øst, for ryer og skogsfugl, disse benytter seg av det rike antall "slukter" og små dalsøkk, som finnes på strekningen.

Sist nevnes Forskrift om vern av Saltfjellet landskapsvernområde, Saltdal og Rana kommuner, Nordland, kap VI pkt 6 - som beskriver hvilke inngrep som krever Fylkesmannens godkjenning.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli

Reguleringsplan

mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

Konsekvens for fugl og inngrep som krever dispensasjon fra Forskrift om vern av Saltfjellet landskapsvernområde, er vurdert i planbeskrivelsen.

JOHN KRISTIAN SLÅTSVE

Lønsdalsgrenda 24, Gnr: 76 Bnr: 13

Vår familie har i generasjoner brukt hytta på Lønsdal som utgangspunkt for jakt, fiske og annet friluftsliv i områdene på vestsiden av jernbanelinjen. Med det planlagte gjerdet, som ikke har en eneste kulvert eller annet mulig krysningspunkt, vil vi bli utestengt fra disse områdene, og det vil bli umulig å ta seg til hytta fra jernbanestasjonen via de merkede stiene på vestsiden. Dette kombinert med den planlagte utbyggingen av E6, med svært få planlagte parkeringsplasser, vil innebære at adkomst til hytta bli vanskelig. Vi som hytteeiere blir sittende igjen med hytter med sterkt redusert bruksverdi og eventuell salgsverdi. Min mening er at hyttene mellom E6 og jernbanelinjen vil falle drastisk i pris - et stort verditap for meg, men også et betydelig tap for Saltdal kommune i form av redusert eiendomsskatt. Jeg håper virkelig at Saltdal kommune tar til vettet og setter en stopper for dette, etter min mening, vanvittige prosjektet.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

Etablering av gjerdet er viktig for å redusere antall dyrepåkjørslar og å øke sikkerheten på jernbanen. Positive virkninger av gjerdet vurderes å være større enn negative virkninger.

ANNE LISE ELSTAD

Lønsdalsgrenda 25, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 69

Det må etableres gode og lett tilgjengelige muligheter for kryssing av jernbanelinjen for å komme til fjellet/ naturreservat på den andre siden. Et gjerde uten mulighet for kryssing i nærheten av vår eiendom vil medføre en stor verdireduksjon av hytta. Vi er eldre folk med noe redusert fysikk, og vi krever at fjellet på den andre siden av gjerdet skal være normalt lett tilgjengelig for oss med nødvendige muligheter for kryssing av jernbanelinjen.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene.

Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

ARNE OLAV ELSTAD

Lønsdalsgrenda 25, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr. 69

Det må etableres gode muligheter for kryssing av jernbanelinjen for å kunne komme til fjellet på den andre siden enn hvor hytta står. Det må etableres krysningspunkter med jevne mellomrom slik at vi ikke må ned på E6 først for så å kunne utføre en kryssing for å komme til fjellet og naturreservat. Et gjerde uten mulighet for kryssing av jernbanelinjen i forholdsvis umiddelbar nærhet vil medføre en stor verdireduksjon på vår eiendom. Vi er eldre folk med noe begrenset fysikk, og mener at fjellet på den andre siden må være "lett" for oss.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

HANNE BEATE HØGLAND-ØREN

Lønsdalsgrenda 27, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr. 45

Familien har hatt hytta siden 1960 og er flittig brukt både sommer og vinter. Stien (faktisk anlagt av reieneier Blind) vi bruker opp i fjellet (over jernbanen) brukes av MANGE og vi godtar IKKE at vi ikke skal komme oss opp i fjellet der pga. gjerde. Strekningen er veldig oversiktlig der vi går over. Vi KREVER at det tilrettelegges for oss enten med en undergang / overgang, lysregulering etc.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

INGER JOHANNE WÆHRE

Lønsdalsgrenda 27, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr. 45

Vi ønsker 5-6 krysningspunktet for hytteområdet Lønsdal.

Ved vår hytte er det en sti som brukes av flere nede i dalen til å krysse jernbanen for å gå opp Kjemågafjellet og Kjemågavannet. Denne stien er rett over hytta og er meget oversiktig for tog. Dette er ett av krysningspunktet som vi ønsker å bruke mest. Det skal jo fraktes ting til hytta med pulk og da krysser vi der.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

NINA SJÅMO

Lønsdalsgrenda 33, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 137

Ber om at det legges opp til et minimum av punkter hvor det er mulig å krysse jernbanen uten at man skal være nødt til å sette seg i bil og kjøre til eksisterende undergang ved Lønsdal stasjon.

I brevet fra Multiconsult påstås det at det er forbudt å krysse jernbanen, og at det av den grunn ikke er behov for å etablere nye krysningspunkter. Imidlertid er ikke gjeldende lovgrunnlag entydig med hensyn til forbud mot å krysse jernbanen slik Multiconsult påstår. Det finnes eksempler på at politiet ikke har kunnet bøtelegge personer som har krysset jernbanen nettopp fordi lovgrunnlaget er uklart. Det er Jernbaneloven som regulerer forholdet. I paragraf 9 fremgår det at det er forbudt "å oppholde seg på jernbanens område som ikke er beregnet for publikum". Dette innebærer at det eksempelvis ikke er tillatt å vandre langs eller på jernbaneskinnene. Fordi da "oppholder" man seg på skinnene over et lengre tidsrom. Kortvarig kryssing av jernbanelinjen faller da utenfor lovens virkeområde. Argumentasjonen fra Multiconsult er ikke konstruktiv når det gjelder å vurdere behov for å etablere krysningspunkt. Områdene vest for jernbanelinjen er et velbrukt turområde både for hytteeiere og fastboende. Etablering av et viltgjerde uten etablering av et tilstrekkelig antall krysningspunkter som kan opprettholde dagens bruksmønster for hytteeiere og fastboende, vil i vesentlig grad forringe verdien til området.

Man kan ikke unnlate å etablere krysningspunkter ved å påstå at det allerede er forbudt å krysse jernbanelinjen. Etablering av et viltgjerde vil være en vesentlig endring av dagens forhold for mange interessenter. I vurderingen bør man legge til grunn samme type krav og betingelser som man ville lagt til grunn dersom det var snakk om etablering av jernbanelinje i et område hvor det ikke allerede er jernbane. Nordlandsbanen fram til Lønsdal stasjon sto ferdig i 1947. På denne tiden var ikke problematikken rundt kryssing av jernbanen like relevant som i dag. Hadde imidlertid siste del av jernbanestrekningen Sørelva-Lønsdal blitt etablert i dag, så hadde man helt klart blitt pålagt å etablere krysningspunkter. Det er denne typen vurderinger som må legges til grunn når det nå skal etableres et viltgjerde langs dagens linje.

Det finnes flere krysningspunkter som brukes av hytteeiere i dag. På kartutsnittet og flyfoto på neste sider har jeg tegnet inn den som jeg kjenner til og bruker mest. Det er merket sti som går fra parkeringsplass E6 ved Saltfjell reinprodukter, krysser jernbanelinja rett nord for min hytte (merket med rød ring) og går videre opp til Kjemåfjellet. Stien er velbrukt både sommer og vinter. Krysningspunktet regnes som trygt da det er god sikt i begge retninger. På vinterstid er det i tillegg helt uproblematisk og jeg har aldri opplevd at det ligger skavler her som gjør kryssing vanskelig.

Reguleringsplan

**Vurdering:**

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøyttestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

Etablering av gjerdet er viktig for å redusere antall dyrepåkjørsler og å øke sikkerheten på jernbanen. Positive virkninger av gjerdet vurderes å være større enn negative virkninger.

WILLY SIGFRED PAASCHE

Lønsdalsgrenda 36, Gnr: 76 Bnr: 42

Det må legges til rette for at eiendomsbesittere og andre sikres adgang til fjellområdene vest for jernbanen. Det vil ikke være akseptabelt at man må til undergangen ved Lønsdal eller til Sørelva for å komme seg over jernbanen. Dette vil kunne føre til at det blir laget hull i gjerdet med påfølgende fare for uønsket ferdsel og påkjørsel. Krysningspunktene bør være der det har vært og er vanlig at personer krysser jernbanen. For vår del vil dette si ca ved $NORD\ 66.7246404\ 66^{\circ}43.4784268'\ 66^{\circ}43'28.70561''\ \text{ØST}\ 15.4589671\ 15^{\circ}27.5380276'\ 15^{\circ}27'32.28166''$ Her er et felles krysningpunkt for flere brukere, samt at det oversiktlig og til liten fare.

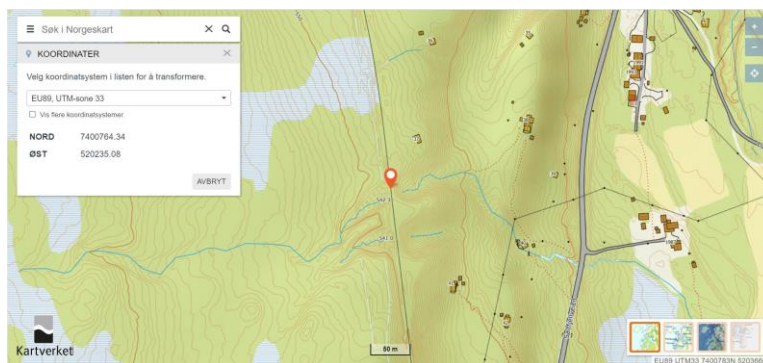
Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytstasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

ELINOR NYBAKK

Lønsdalsgrenda 40, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 71

Synes det er leit at det skal være nødvendig med gjerde, men skjønner at det er et viktig grep for å berge rein. Er derimot skeptisk til hva det har av betydning for ryer og fugl. Mulig at elgråkk også er berørt. For vår del er det primært tilgang til fjellet som er viktig. Vi har hatt hytta i Lønsdal i mange generasjoner og pr i dag er det 4 generasjoner som benytter den. Vi bruker fjellet bortimot hver helg hele året. Jakt, fiske, bær og rekreasjon. Vi er pr definisjon ikke mot gjerde langs linja, men om vi blir avskåret fra fjellet blir grunnlaget for fjellhytte ødelagt. For ikke å snakke om økonomisk verditap. Vi ønsker derfor at det lages over/underganger på koordinater som vist på vedlegg. Dette punktet gagnar ganske mange da det er sti fra dagens parkering ved samene. Det er nok smart om det blir mulighet for å krysse på flere steder der det er elver som krysser. Der er det bratte kildaler som vil bli utfordrende å sette gjerde på uansett. Vil også tro det kan tilfredsstille de fleste hytteeierne.

*Vurdering:*

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli

mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

SOLVEIG ANNIE STRØM

Lønsdalsgrenda 41, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 33

Området vest for jernbanen er svært mye brukt til tur og bærplukking og er et utstrakt og betydningsfullt rekreasjonsområde både sommer som vinter. Hytta vår ligger ca. 2 km fra undergangen på Lønsdal stasjon. Vi bruker det nærmeste krysningspunkt som er like ved hytta vår for å komme oss over jernbanesporet og til området ved Kjemåga. I tillegg benyttes sporadisk andre etablerte stier/spor over jernbanen.

Det planlagte gjerdet, slik det er skissert, medfører radikale begrensninger av tilgjengeligheten for utmarksområdet. Det er svært vanskelig å gå langs jernbanen for å komme til godkjent undergang ved Lønsdal stasjon. I tillegg bruker våre barn å komme med toget til Lønsdal og gå til hytta. Denne muligheten blir borte hvis det ikke finnes flere overganger.

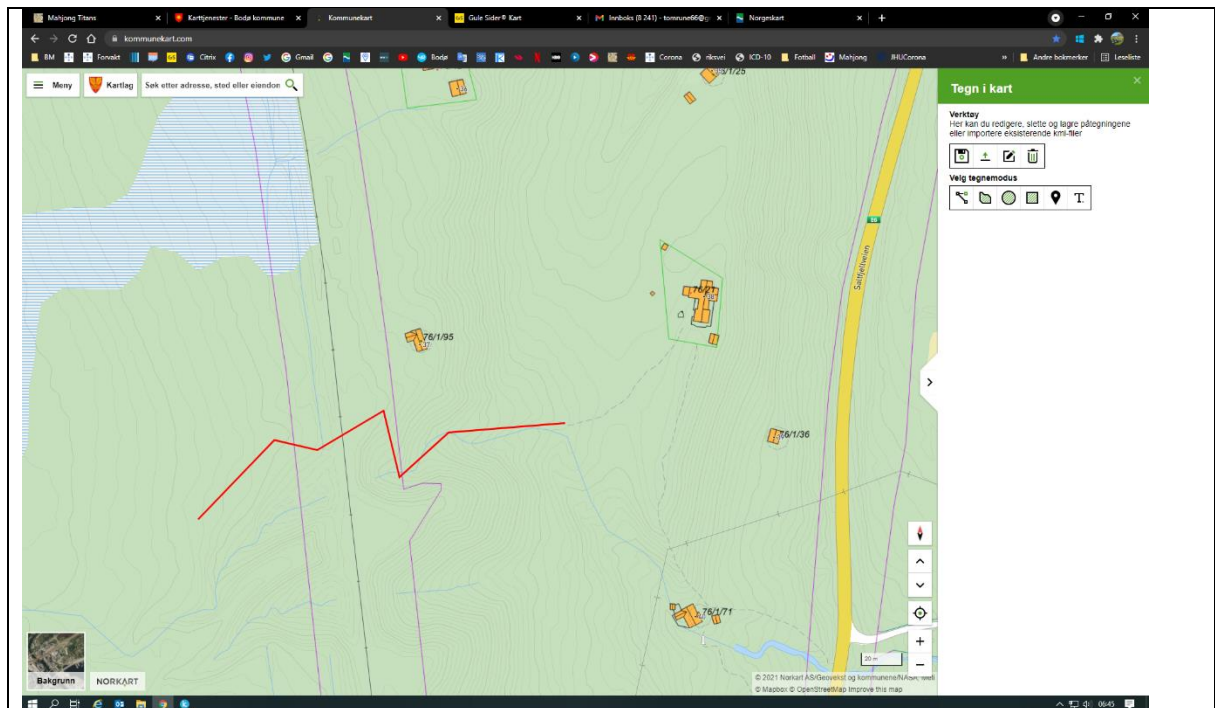
Hytta ble bygd i 1964 og området har vært brukt siden da. Det er flere overganger og skispor vi benytter, men alltid med stor forsiktighet. Det er formelt sett kun tillatt å krysse jernbanen på godkjente krysningspunkt. Dette er lite kjent. Folk krysser og har alltid krysset jernbanen der det passer for deres bruk. Et minstekrav må være å etablere flere overganger - slik at tilgangen til naturområdene fortsatt eksisterer for fremtidige generasjoner. Det er vestsiden av jernbanen som er det mest attraktive turområdet.

Det planlagte gjerde skal hindre påkjørsel av rein, men bør ikke stoppe folk i å bruke området. Det vil bli dårligere folkehelse og mindre trivsel av et gjerde som stopper folk slik det er planlagt.

For ferdsel i fjellet vest for jernbanelinja krysser vi sporet ved Lønsdalsgrenda 37 (Gnr. 76/1/95), tegnet inn som rød linje i kartet. Samme krysningspunkt brukes av de andre hyttene i området. Det er særlig vinterstid at sporet krysses her og det er ofte skispor opp søkket rett sør for hytta og videre over linja. Ved dette krysningspunktet går jernbanelinja på ei fylling, noe som legger til rette for etablering av kryssing under linja slik som ved Lønsdal stasjon. Kart viser benyttet krysningsled.

Det er viktig at reguleringsplanen også tar med alle krysningspunkter som kan være aktuelle i framtida, ikke bare de som det er aktuelt å bygge nå. Det blir da enklere å etablere flere krysningspunkter senere.

Reguleringsplan

**Vurdering:**

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

KETIL JOHANSEN

Lønsdalsgrenda 44, Gnr: 76 Bnr: 97

Skal dere sette opp gjerde må det også komme flere passeringpunkter for at man fortsatt skal kunne nyte friluftslivet i området.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

Reguleringsplan

EDGAR WAMMERVOLD

Lønsdalsgrenda 46, Gnr: 76 Bnr: 27

Kryssing av jernbane skjer i dag som anvist på kartskisse. Dette krysningspunktet brukes også av jegere, bærplukkere og andre som benytter den store parkeringsplassen som ligger nedenfor jernbanen og vest for dagens E6.

Ber om at det blir lagt til rette for en problemfri kryssing av jernbanen. Viser til innspill fra Søndre Lønsdal hytteforening.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

**JOHN RONALD NORHEIM**

Lønsdalsgrenda 47, Gnr: 76 Bnr: 86

Ser ikke at det er lagt til rette for kryssing av jernbanen etter at gjerdet er kommet opp. Hva med en felles overgang, eller undergang for hytteeierne i området!?

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

TRINE MOEN JOHNSON

Lønsdalsgrenda 50, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 144

Med all respekt for tiltak som begrenser påkjørsel av rein, mener jeg det planlagte gjerdet er ett stort inngripen i den allminnelige allmannsrett, og tilgang på fri benyttelse av utmark. Som hytteeier er det helt meningsløst å oppholde seg på fjellet dersom man ikke skal ha tilgang på naturen. Vi befinner oss på høyfjellet med E6 og Jernbanen som nærmeste nabo, det må hensyntas av alle parter. Mener derfor at det er naturlig, og en selvfølge, at overganger etableres. Hensikten og verdien av hytte på Saltfjellet faller fullstendig bort, dersom ikke overganger tilgjengeliggjøres for oss.

Vurdering:

Reguleringsplan

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

Etablering av gjerdet er viktig for å redusere antall dyrepåkørsler og å øke sikkerheten på jernbanen. Positive virkninger av gjerdet vurderes å være større enn negative virkninger.

TORGUNN MERETE PEDERSEN

Lønsdalsgrenda 52, Gnr: 76 Bnr: 81

Vedlagt situasjonskart viser ikke hvor langt fra vår eiendomsgrense gjerde kommer dette ønskes opplyst i meter og tegnet i kartet. Vi frykter ved og få et slikt fengsels gjerde trykket opp til hytteveggen vil bruksverdien og frihetsfølelsen vår ved og bruke hytten bli borte, hvis det blir slik at vi kikker ut kjøkkenvinduet og rett i gjerde ønsker vi innløsning av hytten. Det bes derfor opplyst i god tid så videre klage kan sendes. På generelt grunnlag er vi ellers imot slike gjerder i all natur da de har til hensikt og hindre fri ferdsel for folk og dyr.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planlagt plassering av gjerdet og eiendomsgrenser er vist i reguleringsplankartet.

ÅGE JUSTIN KRISTOFFERSEN

Lønsdalsgrenda 55, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 150

Området vest for hytta er i all tid blitt benyttet som friluftsområdet for oss. Det er derfor ønskelig at det gis mulighet for oss å kunne passere gjerdet. Dette kan gjøres ved hjelp av porter eller trapp over gjerdet. Vi har benyttet området vest for jernbanen til skiturer, jakturer og sanking av bær.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

BENGT BRODAL

Lønsdalsgrenda 56, Gnr: 76 Bnr: 14

Jeg har hytte der det nå skal bygges reingjerde og når jeg skal på hytta kjører jeg opp den gamle veien bane nord bygde når jernbanen ble bygget. Vi ønsker å kunne kjøre til hytta samme veg når gjerdet kommer opp som vi gjør nå.

Det kartet dere sendte med nabovarsel er såpass generelt/grovt at jeg ikke ser hvordan gjerdet kommer forbi oss. Kunne du forstørret kartet forbi meg eller orientert meg på dette?

Vurdering

Innspillet er imøtekommet. Planlagt plassering av gjerdet og eiendomsgrenser er vist i reguleringsplankartet.

MARIUS MOUM GULBRANSEN

Lønsdalsgrenda 60, Gnr: 76, Bnr: 17 (hytte på vestsiden av jernbanen)

Vår hytte ble oppført i 1936, 11 år før jernbanen kom til Lønsdal. Hyttas beliggenhet, på vestsiden av jernbanen, og sti fra riksveien og opp til hytta var således kjent for NSB da banen ble bygget. Kryssing av jernbanen ble da fremtvunget for å få adkomst til hytta og erfart som akseptert av NSB. Vi mener å ha hevd på denne adkomsten. Vi har levd med jernbanen og kryssing av sporet i alle år uten en eneste hendelse. Hytta brukes året rundt. I gjennomsnitt annen hver helg.

Det planlagte reingjerde vil stenge for adkomst til hytta. Tilgjengelighet fra ytterpunktene av gjerdet, Sørelva eller Lønsdal stasjon, er ikke noe alternativ. Avstand i ulent terreng med store myrområder er alt for stor og krevende til det.

Vi har hatt sykdoms/skadetilfeller og må ta høyde for at det kan skje i fremtiden. Også av sikkerhetsmessige hensyn er det nødvendig at kryssing kan skje i området der vi krysser i dag.

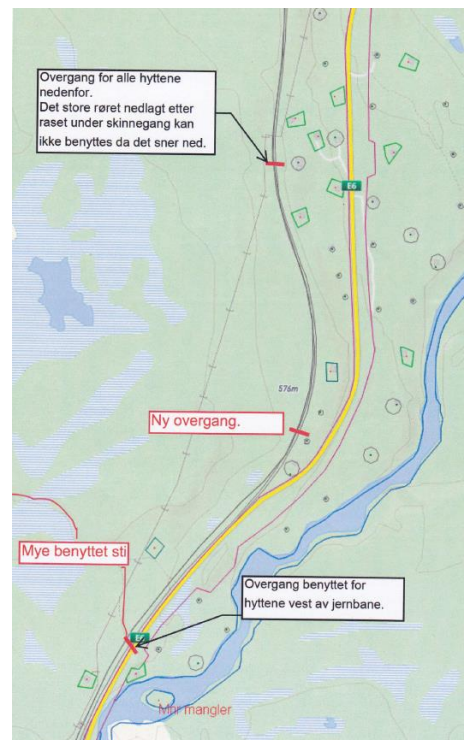
Vårt forslag er:

Alt 1. Adkomst via port slik som montert ved Kjemåga stasjon. Posisjon ved vei profil 1900. Parkering på ny offentlig parkeringsplass ved profil 1900.

Alt 2. Adkomst ved overgang ca. ved posisjon mellom hytte nr 58 og 59. Denne vil gi flere hytter mulighet for kryssing, samt at de foretak som drifter/vedlikeholder antennemast og trafo, får god tilgang. Parkering på ny offentlig parkeringsplass ved profil 2170.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og imøtekommet. Planen legger til rette for at det skal etableres ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen.



ÅGE HULTGREN

Lønsdalsgrenda 62, Gnr: 76, Bnr: 90 (hytte på vestsiden av jernbanen)

Jeg har følgende bemerkninger eller rekkefølgekrav til byggeplanen:

- Jeg støtter forslaget fra Søndre Lønsdal Hytteforening om overgang over jernbanen (ikke undergang, den vil snø ned) mellom de to hyttene på vestsiden (Hultgren og Gulbransen)
- På teamsmøte den 15. september 2021 ble det orientert om at det ville bli befaring på stekningen for de ulike parter. Hytteforeningen hadde en representant med på befaringen. Skogmester Ørjan Alm fremmet konkret forslag med angivelse av sted for overgang, og det virket til å være flertall for forslaget. Forslaget støttes.
- Når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn, vil jeg be om å få planen i posten. (har ikke Saltenposten)
- Jeg støtter utsagnet i utredningen fra Multiconsult «Det er viktig å tilrettelegge for trygg og sikker kryssing av jernbanen. Lokalisering av parkeringsplasser og adkomst må sikres...»

Reguleringsplan

Historikk:

De ene hytten på vestsiden av dagens jernbane ble etablert allerede på 1930 tallet, og min hytte ble etablert på 1940-tallet og senere endret på 1950 tallet. Riksvei 50 ble åpnet i 1937 over Saltfjellet, før den tid var bare kysten fraktevei videre nordover. Lønsdal stasjon ble åpnet i 1947, etter at russiske fanger og tyske kommandanter hadde gjort hovedarbeidet av jernbanen. Ved min hytte kom veien først, så jernbanen. På 1950 og delvis 1960 tallet var Saltfjellet vinterstengt som vei. Jeg opplevde til og med at toget stoppet ved hytta for at vi kunne gå av toget, påsken 1958.

Ny hytte er godkjent av alle etater i 2006, og i tillegg innlagt strøm av Dragefossen. Nytt annekser er senere også godkjent. Jeg har betalt festeavgift til Statskog i over 30 år, og siden fått innløst tomta i 2017. Eiendomsskatt er betalt til Saltdal kommune siden 2016. Pålegg om adresseskilt er også utført i 2020. I brevet ble Nødetatene særskilt nevnt som begrunnelse for reguleringen.

Vi har historisk hevd om sikker tilgang på vår hytte. Tidene endres, og nye løsninger må selvsagt tilpasses allmennheten, lokalbefolkningen og hytteeiere.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og imøtekommet. Planen legger til rette for at det skal etableres ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen.

Saltdal kommune må ivareta ønske om utsending av planforslag i posten.

HARALD ODIN RISJORD

Lønsdalsbakken 98, Knr: 1840 Gnr: 76 Bnr: 9

Kulverten/undergangen ved Lønsdal stasjon bør utbedres slik at den får en tilnærmet universell utforming. Slik den framstår i dag er adkomsten på begge sider av jernbanen svært smal. På østsiden av jernbanen har kulverten bare adkomst fra nord via en sti som har liten bredde hvilket vinterstid er utfordrende å benytte. Kulverten var en del av utbyggingsavtalen mellom Statskog og Lønsdalstunet. Etter mitt skjønn framstår kulverten som uferdig med en rekke mangler mht tilnærming til universell utforming. Det er viktig at nåværende adkomster til vokterboligene sikres samt at de nye gjerdene ikke medfører uønsket fremmed-parkering på disse eiendommene.

Vurdering:

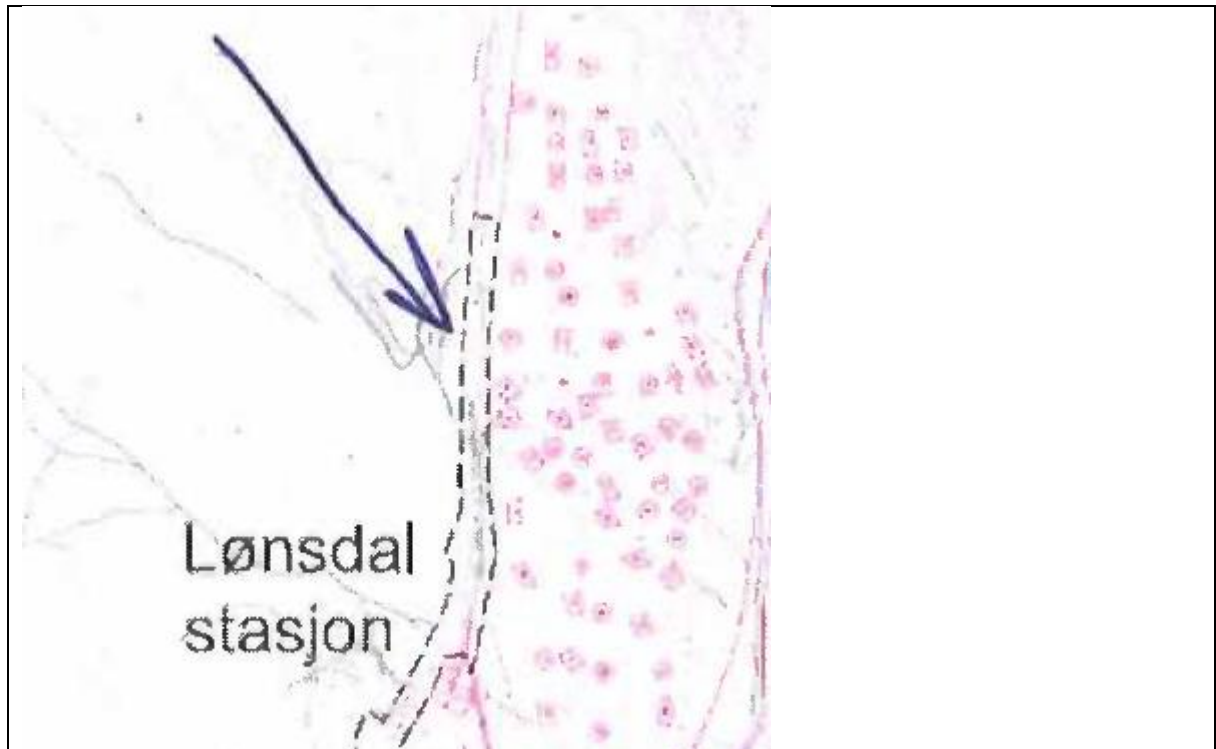
Stier mv. og andre tiltak for friluftsliv på vestsiden av jernbanen er ikke utformet med tanke på universell tilgjengelighet, og det vurderes at det ikke er krav om universell utforming av kulverten. Planen gir mulighet for å utbedre kulverten, men gir ikke krav om at den skal utbedres. Det er tatt hensyn til adkomst til kulverten ved plassering av gjerde på stasjonsområdet. Det skal tilrettelegges sti/passasje fra parkeringsplassen til kulverten.

LØNSDALSLIA

LØNSDAL HYTTEFORENING

v/ Olav M Jentoft

Hyttefeltet har lokasjon i nordredel av planområdet og hovedparkering adkomst synes berørt av planarbeidet. Det kan se ut som om gjerde er tenkt etablert også på østsiden av sporet og da slik at parkeringen vil bli gjerdet inn og dermed er hytteeierne sin adkomst til/fra parkeringsplassen avskåret. Opplyser om at det aktuelle området har vært parkeringsplass siden rundt 1980-85 da feltet i sin tid ble utbygd. Ber om at denne interessen ivaretas i det ytterlige planarbeid. Videre at det også hensyntas/finnes en løsning for adkomsten til friluftsområdet som befinner seg på vestsiden av jernbanesporer.

*Vurdering:*

Innspillet er delvis imøtekommet ved at det legges opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

ØYSTEIN NYSTAD

Lønsdalslia 12, Gnr: 76 Bnr: 74

Jernbanen går langs en av de viktige inngangsportene til en meget brukt nasjonalpark. Området mellom Lønsdal og Sørelva er av mange brukt for å nyttiggjøre seg av denne flotte nasjonalparken. Det må derfor legges til rette for kryssing av jernbanesporet på flere steder. Dette enten ved over- eller undergang. Det holder ikke med undergangen ved Lønsdal stasjon.

Vurdering:

Innspillet er imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene.

ERIK BANKS

Lønsdalslia 17, Gnr: 76 Bnr: 53

Vi har parkering og sti fra parkeringsplass midt på stasjonsområdet og vil gjerne ha klarlagt om vår adkomst til hyttene Lønsdalslia 17 og 27 blir påvirket av tiltaket.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet ved at det legges opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det skal etableres gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter.

TOM MAGNAR RASMUSSEN

Lønsdalslia 22, Gnr: 76 Bnr: 1

Er det løsninger for flere muligheter for passeringer over eller under jernbane, dette ikke bare ved Lønsdal stasjon? Vil være svært uheldig med bare ett kryssingspunkt på hele denne strekningen. Det ønskes passasje også med tanke på å ikke forstyrre rein som til tider står rett opp av stasjonen.

Hvordan tas det hensyn til småvilt som kan fly inn i viltgjerdet? Savner publiserte tall for prøvestrekingen som skulle være i fem år mellom Sørelva og Semska. Her skulle disse tallene publiseres til publikum.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene.

Virksomheter for fugl og småvilt er vurdert i planbeskrivelsen. Det skal etableres fugleavvisere på gjerdet. Småvilt kan passere undergjerdet.

UNNI BEATE NILSSEN

Lønsdalslia 27, Gnr: 76 Bnr: 48

Det er ikke beskrevet hvordan vi som hytte eiere skal få adgang til egne hyttestier som er opparbeidet i hyttefeltet. Det er heller ikke beskrevet hvordan en nødsituasjon skal håndteres ved en eventuell utrykning og henting av hyttefolk f.eks ambulanse. Hvordan skal adgang til berørte hytter løses. Vi har kjøpt tomten av Statskog med de servitutter som medfølger - bla adgang til parkering - med tilhørende opparbeidet sti til egen hytte. Hva med en evt skogbrann - evakuering?

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet ved at det legges opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter. Gjerdet vurderes ikke å gi endringer i tilkomst til hytter for utrykning da det kun er gangstier frem til hyttene i dag.

JON BJARNE MEISFJORD

Lønsdalslia 46, Gnr: 76 Bnr: 1

Det må legges til rette for ferdsel/porter/stiger over gjerdet for å sikre adkomst. Området brukes mye til ferdsel / turer pr i dag.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i

Reguleringsplan

eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene.

Det legges også opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter.

MERETE JOHANSEN

Lønsdalslia 47, Gnr: 76 Bnr: 49

Det er uklart basert på varsel og tegninger hvordan prosjektet vil påvirke både bruk av parkeringsplass vi i dag benytter for adkomst til hytte samt muligheter for tilgang til turområdet på oversiden av jernbanelinje. Vi forventer at vi fortsatt skal kunne benytte dagens parkeringsplass og at det fra den skal være fri adgang til hytte. som i dag. Vi forventer også at det skal være mulig å krysse jernbanelinje helt i enden av parkeringsplass som adkomst til turområdet som i dag. Vi stiller også spørsmål til om gjerdet som til nå er satt opp faktisk har hatt ønsket effekt. Viltgjerdet er et svært stygt sår i naturen og vi er meget betenkt over at hele jernbanelinjen skal "rammes" inn av meget stygt og vedlikeholdskrevende metallgjerde. Vi oppfordrer til å vurdere andre tiltak for å unngå viltpåkjørsler. Vi ønsker ikke viltgjerdet realisert

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

Det legges også opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter.

Etablering av gjerdet er viktig for å redusere antall dyrepåkjørsler og å øke sikkerheten på jernbanen. Positive virkninger av gjerdet vurderes å være større enn negative virkninger.

MORTEN HUGO OLSEN

Lønsdalslia 60, Gnr: 76 Bnr: 54

Adkomsten fra parkeringsplassen nord for jernbanestasjonen til eksisterende stier og gangveier inn i hyttefeltet må fortsatt være tilgjengelig. Hvis ikke vil det bli behov for å opparbeide nye stier i hytteområdet.

Retten til å krysse planovergangen må opprettholdes. Fra parkeringsplassen og inn i hytteområdet nord må det være dør eller port i gjerdet slik at det er mulig å frakte inn materialer, utstyr, brensel ol både med snøscooter, tralle, trillebår el. Det må fortsatt være lov for hytteeiere å parkere på parkeringsplassen.

Adkomst inn i hytteområdet for Røde kors, lege, brannvesen, politi ol må løses.

Gjerdene må markeres slik at ikke fugler, hare, rev og andre ville dyr kan skades.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Det legges også opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier

til hytter. Gjerdet vurderes ikke å gi endringer i tilkomst til hytter for utrykning da det kun er gangstier frem til hyttene i dag.

Virksomheter for fugl og småvilt er vurdert i planbeskrivelsen. Det vil bli etablert fugleavvisere på gjerdet. Småvilt kan passere undergjerdet.

MATHIAS DJUPVIK OG KRISTIN MONSEN

Lønsdalslia 63, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 207

Ønsker at det gjennomføres en befaring for dette prosjektet slik at berørte parter får god informasjon rundt prosjektet og at man har mulighet å komme med gode og konstruktive innspill. Da for å igjen kunne få til en så optimal løsning som mulig for alle parter.

Det er svært viktig at dere i planarbeidet setter allmenhetens interesser svært høyt i dette området. Vestsiden av planområdet er uten tvil det mest brukte rekreasjonsområde man finner langs hele Nordlandsbanen. Hvert år er det tusenvis av friluftsglade mennesker som oppsøker dette området for å nyte friluftslivets gleder i form av ski og fotturer, på jakt, fiske og bærplukking og som innfallsport til Saltfjellet og Svartisen Nasjonalpark.

Det er også knyttet mye historie rundt dette. Da Nordlandsbanen stod klar tidlig på 60 tallet var NSB en viktig bidragsyter til at folk fra Rana og Salten valfartet opp på fjellet, og det ryktes om at det var store folkemengder som dro på tur. Hotellet på Lønsdal hadde også en oppsving og hadde til og med etablert skiheis på vestsiden av jernbanen opp mot Kjemåfjellet.

For vår familie var muligheten til å kunne bruke dette området avgjørende da man investerte i egen hytte på Lønsdal. I dag parkerer vi på nordre del av stasjonsområde i liket men mange andre hytteeiere. Jeg setter videre punktvis hvordan våre interesser kan bli berørt av et kommende viltgjerde. Vedlagt ligger også kartutsnitt og flyfoto for å kunne illustrere dette på en bedre måte.

Vi benytter i dag det nordre området på stasjonen ved Lønsdal for parkering sammen med ca 40-50 andre hytteeiere. Ut fra denne parkeringen er det etablert stier og veier som fører til hyttene. Før vi kjøpte hytte ble det også gjort en utvidelse av denne parkeringen på hytteeiernes regning for at man skulle sikre bedre plass for bilene og at de ikke skulle komme i konflikt med anleggsarbeid ved Nordlandsbanen. Slik jeg har fått det forklart ble det gjort i samråd med NSB. Olav Martin Jentoft kan utdype dette nærmere da han var med på denne jobben.

Hvis vi etter at viltgjerdet er satt opp må parkere ved parkeringsplass øst for stasjonen vil det bli svært utfordrende å komme seg til hytta grunnet at det er et svært vanskelig terreng med dype bekkedaler og skrenter. Hvis dere legger merke til stiene som går i hele hyttefeltet så følger de rygger ned i feltet grunnet topografien i terrenget. Skal man komme seg fra den andre parkeringen er det nødt til å bli etablert vei og broer gjennom hele feltet for å sikre at man kommer seg til hyttene.

Hvis man mister muligheten til å parkere på nordre del av stasjonsområdet vil det også føre til at nødetatene vil få en betydelig vanskeligere jobb med å ta seg frem til hyttene enn man har i dag. Dette kan potensielt skape unødig tap av tid for nødetatene.

Under byggingen av viltgjerdet nordover fra stasjonen bygde Bane Nor en vei ned til noen av hyttene på grunn av at gjerdet hindret dem i å bruke eksisterende sti/ vei. Dette er i nordre del av feltet og hvor det eksisterende gjerdet starter. Jeg ser da på dette som om at Bane Nor da har gitt en aksept for at hytteeierne i dette området har utgangspunkt i parkeringsplassen som brukes i dag da veien/ stien ble etablert som en kompensasjon for ulempene gjerdet gav. Håper det vil la

seg gjøre å fortsatt få tilgang til parkeringsområdet slik man har i dag, og at man sammen finner en god løsning på dette.

Tidligere var det en planovergang som gikk over til pukkverket og til en veietablert sti som fører opp til Kjemågvatnet. Denne stien brukes av svært mange sommerstid og det er alltid opptråkket skispor på vinteren. Denne stien har vært i bruk av mange i flere generasjoner. Familien har et naust ved Kjemågvatnet og denne stien leder direkte til dette nauset. Stien er nok like mye brukt som stien som går via planundergangen på sørsiden av stasjonsområde og man får ved å krysse over til denne stien lettere tilgang på et annet fjellområde. Skal man ta seg til denne stien ved å bruke planundergangen vil man måtte gå over 1 km ekstra, og terrenget imellom er svært vanskelig å forsere på grunn av store steiner og skrenter. Det går også en sti fra denne gamle planovergangen som leder langs jernbanen til to hytter som ligger på vestsiden.

Det er også på planen til Saltdal kommune å etablere en sykkelvei som skal knyttes til veien som kommer opp ved Kjemågfossen. Tidligere var det et etablert prosjekt med egen prosjektstilling som jobbet med dette. Elin Kvamme var prosjektleder for dette og kan nok utdype dette nærmere. Ordfører Rune Berg i Saltdal Kommune er også en som nok har en del info rundt dette prosjektet. For eksklusiviteten til Nordlandsbanen hadde det jo vært fantastisk om at turister kunne tatt toget til Lønsdal og sykle nedover dalen med en spektakulær utsikt ned til Rognan.

På bakgrunn av overstående foreslås det å etablere en planovergang hvor man trygt kan krysse linjen både vinter og sommer. Det foreslås også at denne gjøres så bred at den kan krysses med snøscooter og ATV, og da brukt av reindrifta, SNO/ Fjelltjenesten, Politi, brann og frivillige (Røde Kors/ Norsk folkehjelp.)

Når vi er på hytta på Lønsdal så bruker vi hele området fra Lønsdal stasjon og opp til Sørelva, og da spesielt vestsiden. Det er derfor svært viktig for oss at man får tilgang til dette området og at dette sikres ved at det etableres flere under eller planoverganger jevnt i hele planområde. Allmenhetens bruk av dette området har eksistert lenge før Nordlandsbanen ble etablert, og av den grunn kan ikke økonomi være et argument som brukes for at man fortsatt skal sikre dens bruk. Viltgjerdet er en permanent løsning som skal vare i mange generasjoner frem i tid, og det er da også viktig at dere sikrer at de kommende generasjoner fortsatt får en god tilgang til området vest for banen. En god tilgang er ikke ved hjelp av to planoverganger slik området brukes i dag!!

Miljøfaglige vurderingen som ble gjort ifb med etablering av sykkelsti mellom Lønsdal og Kjemåga er vedlagt.

Vurdering:

Innspillet er tatt til orientering og delvis imøtekommet. Det er avholdt befarings der bla. hyttevelforeningene deltok og Statskog var invitert til å delta. Planen legger til opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

ÅGE HARALD TORKILSENG

Lønsdalslia 70, Knr: 1840 Gnr: 76 Bnr: 67

Jeg har bekymring for hvilken betydning byggingen får for parkeringen på platået nord for Lønsdal stasjon og starten på den etablerte stia nedover til Lønsdalslia 70. Parkering og sti benyttes av mange og har vært benyttet av meg siden jeg kjøpte hytta i 2003.

Vurdering:

Planen legger til opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter.

KETIL PAUL MEDÅS

Lønsdalslia 72, Gnr: 76 Bnr: 66.

Vi har i over 30 år hatt parkeringsplass i nordenden av stasjonsområdet. Derfra har vi adkomst til hyttene på delvis opparbeidede stier. Det planlagte gjerdet, må plasseres slik at vi fortsatt får samme parkering og adkomst til hyttene. I tillegg må det bygges et kryssingspunkt her, slik at vi fortsatt får tilgang til fjellområdet på oversiden av jernbanen.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

GUNN JØRGENSEN

Lønsdalslia 74, Gnr: 76 Bnr: 68

Ber om at gjerde settes så nært sporet som mulig nord for stasjonen og i stasjonsområdet. Dette ut fra ønsket om fortsatt å bruke parkeringsplassen som har vært i bruk siden hyttene ble bygd på midten av åttitallet. Veien på nedsiden av sporet har også lettet atkomsten til hyttene og det er ønskelig med fortsatt bruk av den. Det er også ønskelig å fortsatt benytte planovergangen nord for stasjonen, eller annen form for kryssing der.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

STIAN PETTER SØRENSEN

Lønsdalslia 78, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 216

Som eier av hytte i nordenden av feltet frykter vi nå å bli enda mer skåret av fra naturen på vestsiden av jernbanen. I alle år har dette vært et lett tilgjengelig område som har gitt hytten vår en stor bruksverdi. Det må legges til rette for at det er mulig å komme seg over jernbanesporet i

Reguleringsplan

nordenden av jernbaneområdet. Enten med bro eller kulvert som på sørsiden. Slik forslaget ligger nå deler man Lønsdalsområdet i to. For oss som har tilhold i nordenden av feltet blir det en stor omvei for å komme til et område som vi aktivt har brukt i alle disse år. I tillegg virker det trolig slik at parkeringsområdet ved jernbanen er tenkt avstengt. Dette kan umulig være slik at man skal avskjære hytteeierne fra å parkere på et område som er fylt ut for parkering, av hytteeierne selv. Det vil gjøre adkomsten til vår egen hytte mer krevende om dette skulle bli tilfelle. Slik det foreligger nå vil både bruks- og markedsverdi forringes om de planene som er lagt frem skulle bli en realitet,

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Det blir etablert gangporter i gjerdet der det er adkomststier til hytter. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

MARIT OLSEN

Lønsdalslia 85

Vi kan ikke godta at dere stenger ankomsten til hytta vår med et reingjerde ved planovergangen ved grustaket. Hytta har vært i vårt eie siden 1985 og har vært brukt siden tidlig på 60-tallet. Vi har ikke opplevd noen farlige situasjoner ved kryssing av jernbanen i alle disse årene, selv om togtrafikken har økt og i tillegg er overgangen oversiktlig.

Vi er 3 hytteeiere som bruker denne overgangen + alle de andre hytteeierne på nedsiden av jernbanen som går tur der. Kan ikke skjønne at denne jernbaneovergangen er så mye mere farligere enn alle de andre overgangene i landet som ikke er lysregulert eller har bom.

Vi har i dag 2,5 km å gå til hytta vår. Hvis dere tvinger oss til å bruke kulverten sør for stasjonen blir hytteveien forlenget med ca. 1 km. Dette forringer vårt hytteliv ganske dramatisk. Vi sliter nå i dag med tunge sekker på ryggen og syns veien er mer enn lang nok.

I tillegg har vi parkeringsplass ved overgangen. Mener dere virkelig at vi skal gå med tunge sekker fra bilen og sørover forbi jernbanestasjonen, under kulverten og på den nye stia nordover. Dette blir en forferdelig omvei. Hvorfor kan dere ikke i stedet bygge en kulvert under jernbanen like nord for overgangen eller lysregulere/bruke bom på den? Eller bygge en trebru over jernbanen.

Vi syns det er forkastelig at 2 familier på Saltfjellet skal få ha slik makt og ødelegge hele gleden ved å ha hytte på Lønsdal. Vi har allerede fått reingjerde rett nedenfor hytta vår og det får være nok. Hytta er allerede blitt forringet av det. Dette er jo ikke noe pent og kommer til å gjøre at det blir vanskeligere å få den solgt. Skal vi nå i tillegg få en lengre hyttevei blir ikke det noe lettere. Det må gå an å sørge for at alle parter blir fornøyde, ikke bare reieierne.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til opp til at parkeringen på stasjonsområdet fortsatt kan brukes. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. Dersom hytteeierne parkerer i sørenden av stasjonsområdet istedenfor i nordenden, vil hytteveien bli forlenget med ca. 600 m. Planoverganger representerer

stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

EVA JULIE ALBINUSSEN

Luonos 17, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 35

Det må bygges bro eller undergang for brukere av hytter 2-3 plasser fra Sørelva til Lønsdal Stasjon. Kan ikke sperre av et langt område som benyttes av turgåere, skiløpere og bærplukkere. Det finnes også 2 hytter på andre siden av jernbanen, hva med tilkomst for de? Det samme for samene som flytter rein.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Det skal etableres porter i gjerdet for at reindrifta skal kunne flytte rein over banen. Dette er inngår i reguleringsplanbestemmelsene.

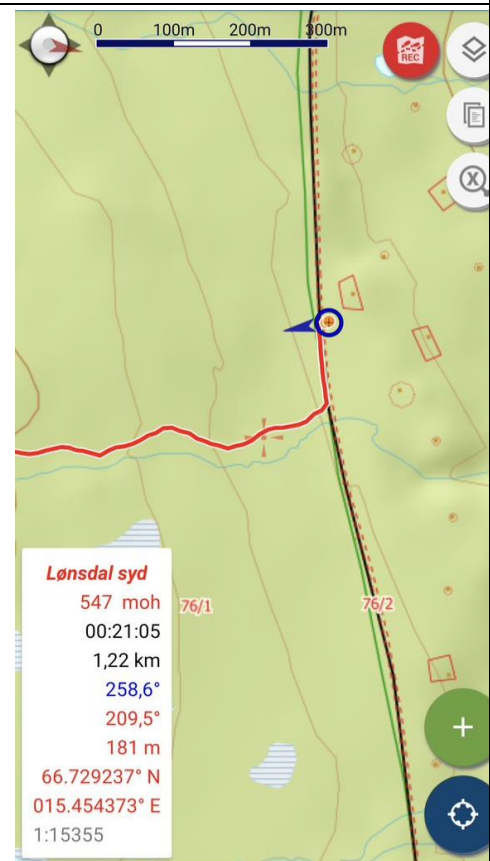
ANETTE OG KENT-RAYNER HÜTTEPOHL

Lønsdalsgrenda 11, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 18

Er hytteeiere, og ivrige brukere av fjellområdene vest for jernbanen, i alle årets årstider. Vi bruker området til jakt, fiske, bærplukking, ski- og fotturer, m.m., og da med hytta som naturlig utgangspunkt. Hvis man skulle bli fratatt muligheten til å gå rett fra hytta, og ut i naturen på vestsiden av jernbanen, så vil dette få store innvirkninger, og medføre store begrensninger for oss. Hytta, og hyttefeltet (som har vært der siden 50-60-tallet), vil miste mye av sin verdi. Hvis man skulle bli nødt til å gå fra hytta, ned til en parkeringsplass, for så å kjøre med bil til et krysningspunkt for jernbanen, så vil dette få negative konsekvenser, slik som økt miljøbelastning, økt trafikk, behov for brøyting, støy, samt annen logistikk. For at gjerdet skal kunne aksepteres av oss hytteeiere, og brukere av områdene vest for jernbanen, så er man nødt til å etablere krysningspunkter i gjerdet som må kunne benyttes både sommer og vinter, på steder der jernbanen krysses i dag.

Vurdering:

Innspillet om kryssing som foreslått er ikke imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon.



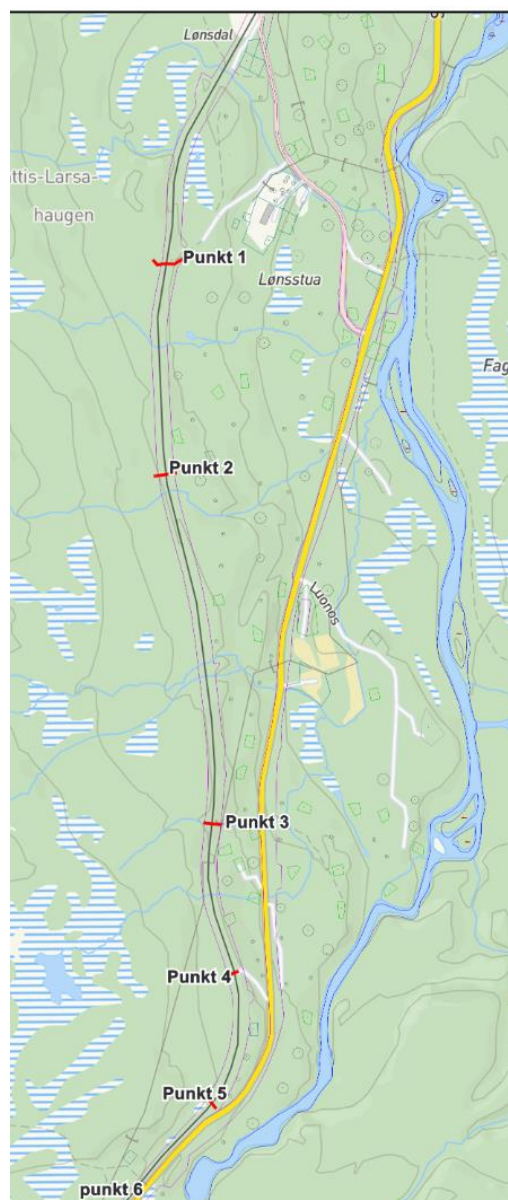
RAGNHILD HOLMEN WALDAHL

Luonos 21, Gnr: 76 Bnr: 70

Området vest for jernbanen er et hyppig brukt friluftsområde for bærplukking, jakt, fot- og skitur. Særlig i sommerhalvåret når Saldalselva er en naturlig barriere mot øst, utgjør området vest for jernbanen et sentralt og svært viktig friluftsområde for hytteeiere og friluftsfolk. Området har lange tradisjoner for friluftsliv og er viktig i et folkehelseperspektiv. Til tross for at det i dag ikke er tillatt å ta seg over jernbanen gjøres dette i omfattende grad. Hyttefolket benytter opparbeidede stier, tråkk, høyderygger og daler alt ettersom hva som er naturlig gitt den enkelte hyttes plassering. For tilreisende benyttes en rekke parkeringsplasser langs E6 for så å følge noen av de samme «trekkveiene» som hyttefolkene. Ettersom hver hytte/parkering har sin ankomst opp til linjen er det ikke gitt at det er synlig sti der kryssingene foretas.

Ved bygging av viltgjerde fra Sørelva brøytestasjon til Lønsdal stasjon er det viktig at det tilrettelegges for *tilsvarende bruk* av området som i dag. Det vil kreve flere krysningspunkter som hensyntar dagens krysningspunkter, adkomst sommer og vinter og tilgjengelighet. Ved valg av krysningspunkter bør følgende vektlegges:

- Mulighet til å benytte opparbeidede stier vest for jernbanen
- Tilgang til åpne områder der det er naturlig å bevege seg vinterstid vest for jernbanen
- At alle hyttene har tilgang på et krysningspunkt som ikke krever bruk av bil, ferdsel langs E6 eller annen risikofylt ferdsel verken sommer eller vinter.
- Området mellom E6 og jernbanen er til dels bratt, består av en rekke bekkedaler og delvis myrterreng. Topografi og terrengtype gjør at det er krevende både sommer og vinter å bevege seg nord-sør mellom E6 og jernbanen. Særlig gjelder dette vinterstid som på grunn av snøforhold og bratthet i terrenget gjør deler av området uframkommelig. Enkelte skråninger og bekkedaler har helning på 30 grader eller mer og utgjør således betydelig skredrisiko. Se NVEs skredkart (vær oppmerksom på at lokale vindforhold kan skape skredområder som ikke fanges opp av kartet). Det bør derfor sikres at alle hyttene/parkeringsplassene har trygge ankomstleder til krysningspunktene. På sommerstid er det viktig at det tas hensyn til at blant annet myrene er en sårbar terrengtype for terrengslitasje.
- Det er da viktig at barrieren som viltgjerdet vil utgjøre, ikke gjør bil påkrevd for å benytte området. Få krysningspunkter vil øke bruken av bil for å komme seg ut på tur med det resultat at den lokale biltrafikken vil øke. Dette vil ikke være bærekraftig.



Reguleringsplan

Ved en eventuell inngjerding av Lønsdal stasjon er det viktig at det etableres tilstrekkelig med parkeringsplasser for brukere av DNT-stien og området opp mot Kjemåvannet.

Sentrale krysningspunkter i dag (fra nord og sørover):

- Vei opp fra hotellet (kart: punkt 1). Gammel vei som går opp fra hotellet til jernbanelinjen. Lettere å ta seg frem på ski mellom hotellet og jernbanen enn mot dagens undergang ved stasjonen
- Sti mot høgda mellom Kjemåvannet og Kjemåfjellet (kart: punkt 2). Opparbeidet sti vest for jernbanen opp mot Kjemåfjellet og Kjemåvannet. Flere delvis oppgatte stier på østsiden av jernbanen opp til stien på vestsiden.
- Vannrør (kart: punkt 3). I forbindelse med flom for en del år siden ble det lagt ned ett stort vannrør under jernbanen. Diameteren på røret er så stor at det er mulig å gå igjennom røret på sommerstid. I dag er det vanskelig på grunn av snø å ta seg gjennom på vinteren. Vest for jernbanen går det en gammel anleggsvei (langs sporet) og flere tråkk opp mot Kjemåfjellet. Delvis sti og lett adkomst fra parkering ved E6. Viktig krysningspunkt for hyttene på Dypensletta. Viktig krysningspunkt vinterstid.
- Anleggsvei (kart: punkt 4). Anleggsvei som går opp fra E6 opp til jernbanen. Gammel planovergang
- Mast (kart: punkt 5). Sti vest for jernbanen opp mot mast og gammel kjerrevei som går opp mot Kjemåfjellet. Lett adkomst fra E6 med tilhørende parkering.

Hytter vest for jernbanen (kart: punkt 6). Adkomst til hyttene som ligger vest for jernbanen. Kan slås sammen med punkt fem avhengig av plassering.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon.

THOMAS HANSSEN

Luonos 31, Gnr: 76 Bnr: 25

Et sånt gjerde vil sperre oss hytteeiere ute fra å benytte områdene vest for E6. Man vil bli nødt til å benytte bil for å enten kjøre til Lønsdal stasjon, eller til Sørelva. I disse miljøtider er det vel også et tankekors dersom det legges opp til en rekke kaldstarter av bil for å kunne utøve friluftsliv. Pr. i dag krysser man jernbanen til fots, og det er vel pr. definisjon ikke tillatt. Det gjøres uansett, men på oversiktlige steder. Disse stedene er, som jeg leste i medfølgende dokumenter kjent. Dersom det ikke settes opp dører/luker i dette planlagte gjerdet, slik at man problemfritt og enkelt kan krysse sporet, kan jeg regnes som å være imot dette byggeprosjektet. Jeg driver mye med jakt og fiske, og blir da hindret i mine fritidsaktiviteter. Dessuten vil hyttene i området få forringet verdi, da det selvsagt vil være å anse som en bakdel å eie en hytte som er innesperret.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som

konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger. Etablering av gjerdet er viktig for å redusere antall dyrepåkjørslar og å øke sikkerheten på jernbanen. Positive virkningar av gjerdet vurderes å være større enn negative virkningar.

WENCHE STENBERG LIEN

Luonos 32, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 101

Det å redusere farlege situasjonar er i seg selv positivt. Tiltaket medfører også vesentlege ulemper og reduserer verdien av det å ha hytte i området. En bygging av barrieren vil, uten etablering av muligheter for å krysse barrieren, effektivt frarøve mange av hyttebeboerne i området, tilgangen til fjellet, slik det har vært benyttet gjennom flere tiår. Tilgangen til lett turterreng fra hyttene i nærområdet gjør at også eldre hyttebrukere har muligheten til å benytte området til turer, med utgangspunkt og turstart fra hyttene. Uten muligheter til å krysse barrieren, vil hyttebrukerne i området tvinges i annet transportmiddel for å starte turen i ytterkant av barrieren. Dette vil også gjøre turen til fjellet vesentlig lengre fra begge sider og i praksis frarøve eldre muligheten til å kunne gjennomføre, dagsturer i fjellet ved hytten. Det vil redusere verdien på hyttene å ikke ha tilgang til fjellet, for bærsanking og jakt. Ved etablering av 2- 3 muligheter for å krysse barrieren, eks ved etablering av over eller undergang, vil man med enkle grep ivareta behovet for å bedre sikkerheten langs strekningen, men uten å vesentlig redusere kvaliteten i fritidstilbudet som hyttene i området representerer.

Et siste poeng er av kulturminnekarakter. Det går i dag en sti fra Dypensletta opp i Kjemågfjellet, som ble tråkket opp av de russiske fangene, som bygget jernbanen. Denne stien er holdt ved like av hyttebrukerne i området, og er i dag det siste naturlige monumentet som forteller historien bak byggingen av jernbanen. Det å etablere en over – undergang der denne stien krysser jernbanen i dag, vil ta vare på dette siste naturlige kulturminnet i terrenget.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon.

LISS ELIN MIKKELSEN OG OLAV OSE EVENSEN

Luonos 33

Vår hytte er oppført i 1960/61. Dypen og Kjemåfjell-området har vært og er fortsatt det naturlige friluft- og rekreasjonsområde for oss som hytteeiere. Kjemåfjell-området var nok utgangspunktet for at hyttefeltet ble etablert nettopp her.

Som hytteeiere ser vi med stor bekymring på de samlede inngrep som er planlagt i området med viltgjerde på begge sider av jernbanen samt ny E6/motorvei med fartsgrense på 90 kilometer i timen.

Dersom det ikke etableres gode krysningsmuligheter vil området sør for Lønsdal stasjon nærmest bli fratatt utfartsmulighet fra hyttene uten at bil må anvendes. I kombinasjon med at man da er i et område med planlagt motorvei med 90 kilometer må dette være både lite ønskelig, risikabelt og lite miljøvennlig. Derfor må vi forvente at dette blir tatt hensyn til ved planlegging av gjerdet.

Reguleringsplan

Dersom man ikke sikrer at hytteeierne får tilnærmet samme mulighet for tilgang til friluftsområdet vil våre eiendommer/hytter bli gjenstand for en betydelig verdinedgang både bruksmessig og økonomisk.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon.

MARY-ANN MEISLER

Luonos 35, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 119

Turområdet på vestsiden av jernbanen har vært brukt i årevis. Turmulighetene i dette området reduseres betraktelig og dermed begrenses rekreasjonsmulighetene for oss som har hytte på østsiden av jernbanen. Min hytte ligger omtrent midt i gjerdetraseen, noe som tilsier at jeg må kjøre lengst for å kunne komme i fjellområdet på vestsiden av jernbanen. I tillegg anser jeg at dette vil kunne redusere verdien av hytta etter som turmulighetene begrenses så mye. Det må kunne etableres to-tre krysningspunkt/overganger/kulvert/port på denne trasestrekningen slik at turområdet på vestsiden kan benyttes framover. Vedlegg der avmerking av hytte med turtrase er skissert.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon.

MARGIT BIBBI MYRVOLL

Luonos 40, Gnr: 76 Bnr: 1

Turområdet på vestsiden av sporet har i generasjoner vært benyttet som turområde,- både sommer og vinter. Vi ønsker å fortsette med det. Er redd det blir klatring over gjerder flere steder for å krysse jernbanen. Man krysser linja,- man oppholder seg ikke der !!! Ønsker at det lages mulighet for å krysse sporet gjennom porter i gjerdet. Minst to på nevnte strekning (Lønsdal stasjon - Sørelva) Om det ikke lages porter,- vil vi som hytteeiere få begrensa utfartsområde - og dermed også forringet verdi av hytta.

Vurdering:

Innspillet er delvis imøtekommet. Planen legger til rette for kryssing av jernbanen via eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon og etablering av ny sti på vestsiden av banen, mellom eksisterende kulvert ved Lønsdal stasjon til eksisterende stier. I tillegg vil det bli mulighet til å krysse banen i eksisterende rør ved km 599,5, via ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen og ved Sørelva brøytestasjon. Planoverganger representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger.

Reguleringsplan

MIKKEL SINCLAIR LYNGAR

Luonos 43, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 15

Det planlagte gjerdet, slikt det er skissert, medfører radikal begrensning av tilgjengeligheten for utmark. Et tiltak som fører til så omfattende begrensning av den alminnelige allemannsrett og tilgang på fri benyttelse av utmark må, og bør prøves ift. Lov om friluftslivet "Kapitel II. Om ferdselsrettens utøving og innskrenkninger i ferdselsretten mv.

Vurdering:

Villkryssing og planoverganger på banen representerer stor risiko for alvorlige ulykker med død som konsekvens. Det er derfor ikke aktuelt å etablere nye planoverganger. Etablering av gjerdet er viktig for å redusere antall dyrepåkørsler og å øke sikkerheten på jernbanen. Positive virkninger av gjerdet vurderes å være større enn negative virkninger.

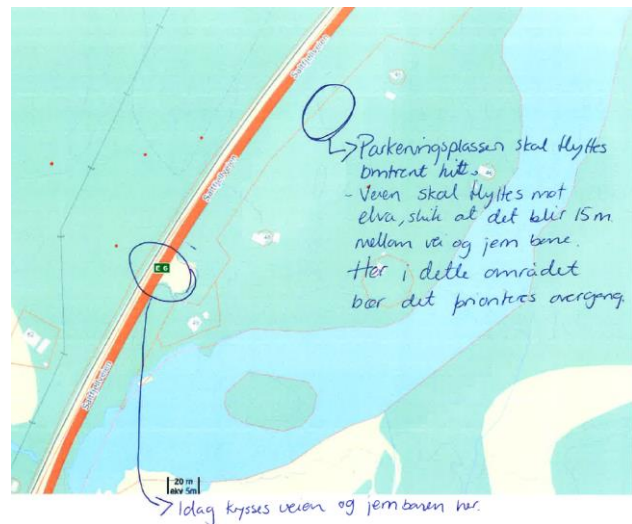
FRODE PEDERSEN BONSAKSEN OG ANNE MARTE LUDVIGSEN

Luonos 47, Gnr: 76 Bnr: 1 Fnr: 97

Vi ønsker mulighet for å krysse jernbane ved Rausteinsbekken eller ved ny parkeringsplass i nærheten av Rausteinsbekken.

Kart viser hvor det bør komme en overgang dersom det blir satt opp gjerde langs jernbanen. Dette er et område som er lett tilgjengelig ved E6 og hvor både vei og jernbane blir mye krysset i dag.

Parkeringsplassen er tenkt flyttet som følge av bygging av ny E6 på strekningen, og det bør prioriteres overgang i dette området.

*Vurdering:*

Innspillet er imøtekommet ved at planen legger til rette ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen.

JOHN EGIL JOHANSEN

Saltfjellveien 1987

Bor i Dypen og har leiekjøring med snøscooter for hytteeiere i området. I den forbindelse trengs et krysningspunkt for scooter rett ovenfor eiendommen hans i Dypen. Vedlagt kart var for lite til å kunne markere stedet. John Egil blir gjerne med på befaring for å påvise stedet for krysningspunkt.

Vurdering

Innspillet er ikke imøtekommet. Planen legger til rette ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen.. Det vil være mulig å kjøre inn til områdene på vestsida av jernbanen med skuter og ATV fra Sørelva brøytestasjon og Lønsdal stasjon.

Reguleringsplan

PER OLE ANDERSEN OSKAL

Saltfjellveien 1991, Gnr: 76 Bnr: 91

Ønsker at det etableres en 5- 6 meter bred port på øversiden av hotellet, der traktorvei/ - sti går idag. Hensikten er å kunne passere med rein når det ikke er mulighet til å flytte andre plasser.

Vurdering

Innspillet er ikke imøtekommet i planforslaget.

FRANK BORKAMO, LONE CHRISTENSEN, FINN BORKAMO (22.07.2022)

Kjemåvatnet 1 og 2

Det er blitt meget vanskelig å utføre transport av varer/utstyr til hyttene. Før har det vært anledning til å laste av snøscooter/slede og parkere ved Lønsdal stasjon, for så å kjøre noen meter sørover og igjennom gangkulvert (undergang). Nå er det ikke anledning til dette. Bilder (skilt med kjøring forbudt) viser at det er ikke anledning til å ferdes sørover på stasjonen til gangkulvert. Ønsker at det blir tilrettelagt for parkering og av/på lasting ved vegen til stasjonen, nedenfor kulverten.

Vurdering

Arealet der de foreslår parkeringsplass ligger utenfor planområdet. Vi vurderer at spørsmålet som tas opp kan løses med endring av skilt og ikke er relevant for reguleringsplanen.