

---

# Detaljregulering Sørelva brøytestasjon - Lønsdal stasjon, sikringsgjerde

## Planbeskrivelse

### PlanID 2021002, Saltdal kommune

---

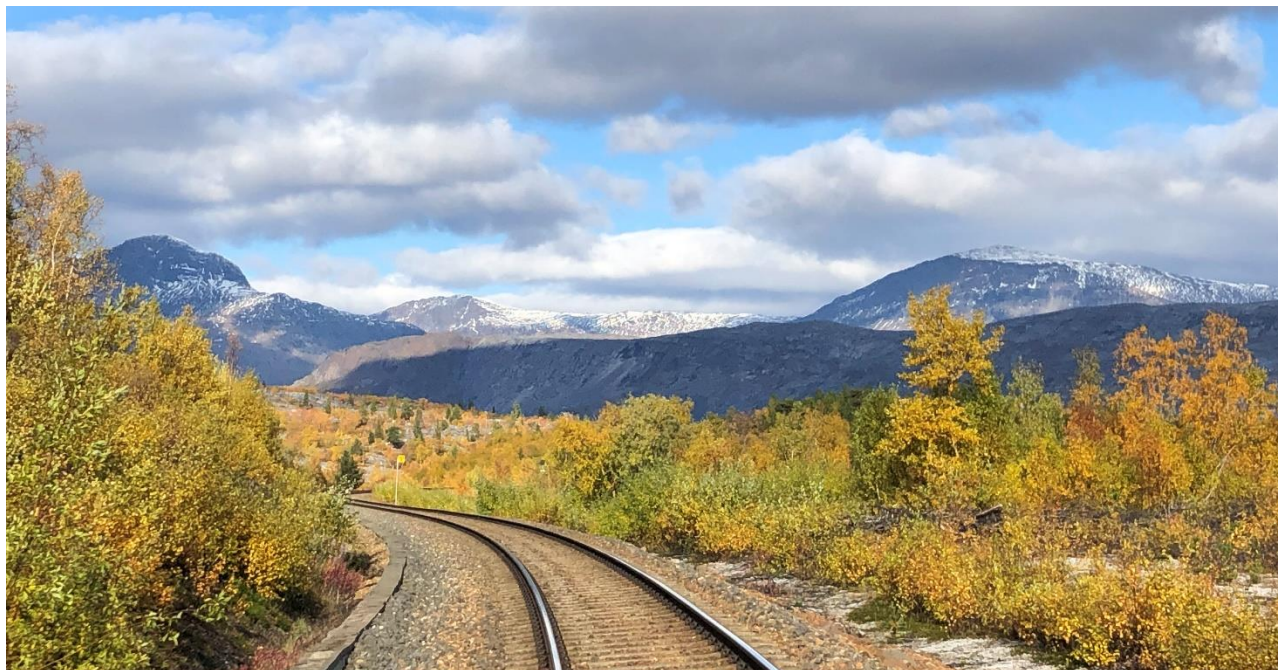
**Planforslag  
til høring og offentlig ettersyn,  
Formannskapet PS 102/2022,  
18.10.2022**

**OPPDRAG**  
Sørelva brøytestasjon -Lønsdal stasjon,  
sikringsgjerde

**EMNE**  
Planbeskrivelse

**DOKUMENTKODE**  
10227263-PLAN-PBL-004

---



**Multiconsult**



## RAPPORT

OPPDRAG	Viltgjerde Lønsdal - Sørrelva Brøytestasjon	DOKUMENTKODE	10227263-PLAN-PBL-004
EMNE	<b>Planbeskrivelse</b>	TILGJENGELIGHET	Åpen
PLANID	2021002	ANSVARLIG ENHET	10234031 Arealplan og landskap, Region midt
OPPDRAGSGIVER	Bane NOR	OPPDRAGSLEDER	Sissel Enodd
KONTAKTPERSON	Per Øyvind Mohus	SAKSBEHANDLER	Sissel Enodd, Ingvill Eikelund

## SAMMENDRAG

Formålet med denne planen er å legge til rette for å bygge sikringsgjerde på begge sider av jernbanen. Hensikten med gjerdet er å bedre sikkerheten på bane ved å bygge en barriere mot uønsket trafikk over banen av både folk, dyr og kjøretøy. Planen skal også legge til rette for reindrift og sikker kryssing av jernbanen for gående. Bane NORs eiendom reguleres til baneformål, og med bestemmelser eller juridisk linje som viser at det kan bygges gjerde på begge sider av jernbanen, og gjerde for ny beitehage for reindrift ved Sørrelva.

Gjerdet skal utformes som et 2,5 meter høyt nettinggjerde. Det tillates høyere gjerde på strekninger der det er nødvendig på grunn av snøforhold. Det skal være åpning under gjerdet, mellom terrenget og nettingen, slik at småvilt kan passere under. Gjerdet er regulert i plankartet med juridisk linje. Det tillates at plassering av gjerdet kan avvike fra den juridiske linjen med inntil 15 meter til hver side fra juridisk linje, da det kan bli behov for å tilpasse gjerdet til f.eks. terrenget i byggefasen.

Det vil legges til rette for kryssing både for friluftsliv og reindrift. Med tiltak for tilrettelegging for reindrift, tilrettelegging for friluftsliv og fritidsbebyggelse og for vilt, vurderes planen i sum å være positiv for miljø og samfunn. Sikringsgjerdene vurderes å være detaljert avklart i denne reguleringsplanen og er unntatt søknadsplikt jf. pbl § 20-6. Dette innebærer bla. at det ikke vil bli sendt ut nabovarsel før gjerdet blir bygd.

Nøkkelinformasjon om planforslaget:

Tema	Nøkkelinformasjon
Område	Lønsdal – Sørrelva, Saltdal kommune
Gårdsnr./bruksnr.	76/2 (Bane NOR) og deler av 76/1 (Statsskog)
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	LNF og LNF med spredt fritidsbebyggelse. Områder ved Sørrelva og Lønsdal stasjon er avsatt til jernbaneformål. Planområdet grenser til og berører reguleringsplan for E6 Sørrelva-Viskis.
Tiltakshaver	Bane NOR
Grunneiere (sentrale)	Bane NOR, Statskog
Forslagstiller /Plankonsulent	Multiconsult
Ny plans hovedformål	Baneformål
Planområdets areal i daa	970 dekar
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o.l.)	Reindrift, friluftsliv, adkomst hytter, nærhet til E6
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Nei
Kunngjøring oppstart, dato	27.08.2021
Informasjonsmøte avholdt.(j/n)	Ja. Åpent informasjonsmøte 15.09.2021 på Teams

REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
02	03.10.2022	Rev. iht. tilbakemelding fra Saltdal kommune	Sissel Enodd	Ingvill Eikelund	Sissel Enodd
01	17.06.2022	Oversendelse til Saltdal kommune	Ingvill Eikelund/ Sissel Enodd	Ingvill Eikelund	Sissel Enodd
00	08.04.2022	1. Utkast til Bane NOR	Ingvill Eikelund/ Sissel Enodd	Ingvill Eikelund	Sissel Enodd



**INNHOLDSFORTEGNELSE**

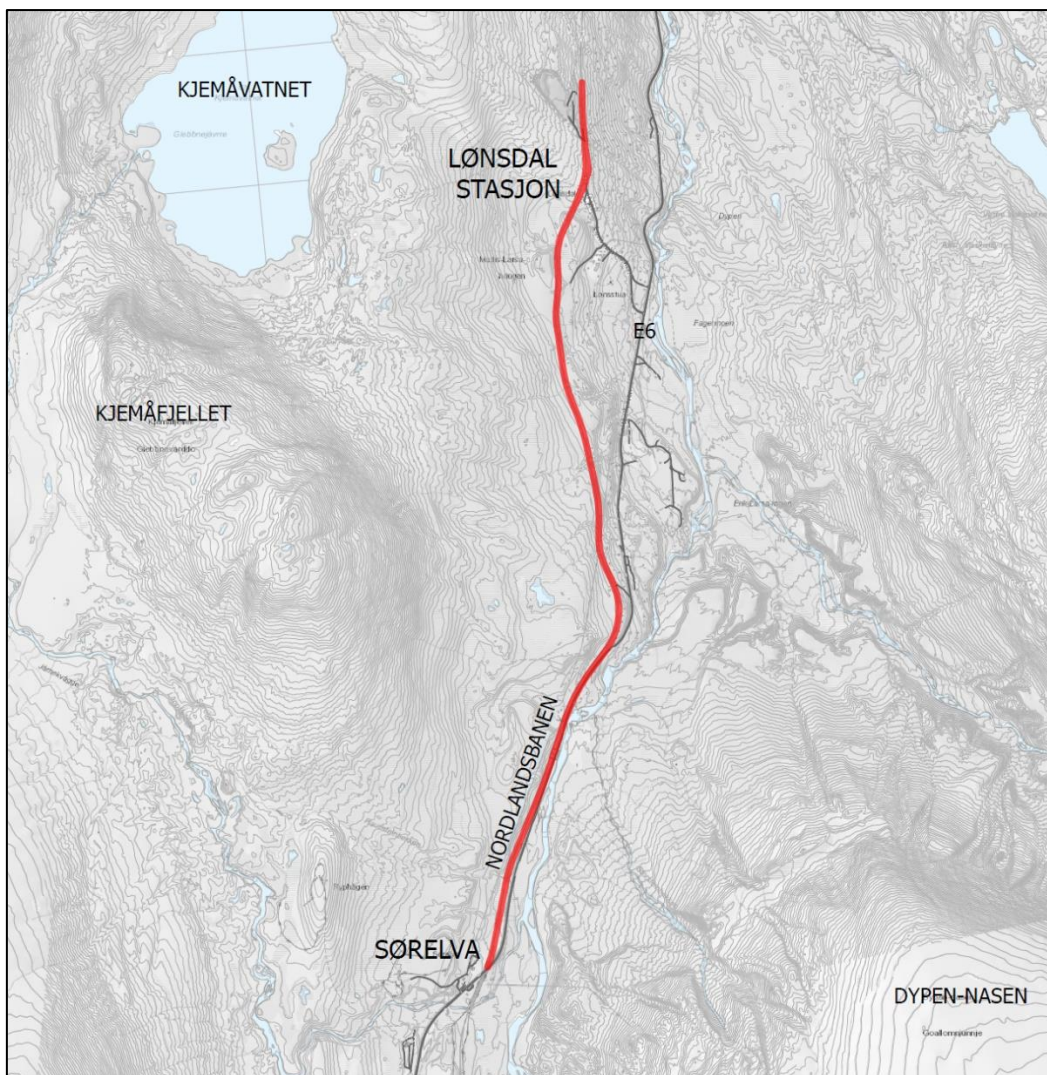
<b>1</b>	<b>Bakgrunn og hensikt med planarbeidet.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Planprosessen, medvirkning .....</b>	<b>8</b>
2.1	Oppstart av planarbeid og medvirkning .....	8
2.2	Krav om konsekvensutredning.....	8
2.3	Innspill til oppstart av planarbeid .....	8
<b>3</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser.....</b>	<b>9</b>
3.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus .....	9
<b>4</b>	<b>Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold .....</b>	<b>10</b>
4.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet.....	10
4.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	11
4.3	Landskap .....	11
4.4	Kulturminner og kulturmiljø .....	12
4.5	Naturverdier/naturmangfold .....	13
4.6	Friluftsliv, fritidsbebyggelse, barns interesser, universell tilgjengelighet .....	14
4.7	Naturressurser, reindrift .....	20
4.8	Trafikkforhold, teknisk infrastruktur .....	22
4.9	Grunnforhold .....	23
4.10	Miljøfaglig forhold .....	24
4.11	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) .....	24
4.12	Næring .....	24
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget.....</b>	<b>25</b>
5.1	Hovedtrekk i planforslaget, arealbruk .....	25
5.2	Sikringsgjerde.....	26
5.2.1	Gjerde langs jernbanen .....	26
5.2.2	Gjerde til beitehage for reindrift.....	28
5.3	Tilrettelegging for friluftsliv og fritidsbebyggelse .....	28
5.3.1	Gangbru Lønsforsen/Lønsdal søndre .....	29
5.3.2	Rør ved banens km ca. 599,5 .....	30
5.3.3	Lønsdal stasjon.....	30
5.3.4	Beitehage Sørelva .....	30
5.4	Tilrettelegging for reindrift .....	30
5.5	Hensynssoner.....	30
5.6	Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser) .....	31
<b>6</b>	<b>Virkninger / konsekvenser av planforslaget .....</b>	<b>32</b>
6.1	Avvik fra overordnede planer .....	32
6.2	Landskap .....	32
6.3	Kulturminner og kulturmiljø .....	32
6.4	Naturverdier/naturmangfold .....	33
6.5	Friluftsliv, fritidsbebyggelse, barns interesser, støy.....	34
6.6	Naturressurser, reindrift .....	35
6.7	Trafikkforhold .....	35
6.8	Teknisk infrastruktur .....	35
6.9	Næring .....	35
6.10	Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater .....	36
6.11	Interessemotsetninger, avveininger av konsekvenser /virkninger .....	36
<b>7</b>	<b>Risiko og sårbarhet, ROS-analyse .....</b>	<b>37</b>
<b>8</b>	<b>Gjennomføring .....</b>	<b>38</b>
<b>9</b>	<b>Referanseliste .....</b>	<b>39</b>
<b>10</b>	<b>Vedlegg.....</b>	<b>40</b>

## 1 Bakgrunn og hensikt med planarbeidet

Formålet planen er å legge til rette for å bygge sikringsgjerde på begge sider av jernbanen mellom Sørelva brøytestasjon og Lønsdal stasjon, på Saltfjellet, i Saltdal kommune. Hensikten med gjerdet er å bedre sikkerheten på bane ved å bygge en barriere mot uønsket trafikk over banen av både folk, dyr og kjøretøy.

Bane NOR ønsker at reguleringsplanen skal ha detaljering som avklarer tiltaket slik at kravet for unntak fra byggesaksbehandling iht. TEK10 § 4-3, oppfylles.

Reguleringsplanen skal også gi grunnlag for søknad om omlegging av flyttleier for reindrift.



Figur 1-1 Strekning av Nordlandsbanen der det reguleres sikringsgjerde er vist med rød linje.

Bakgrunnen for prosjektet er at det skal bygges ny E6 på strekningen Sørelva – Borkamo. I «Detaljreguleringsplan E6 Sørelva – Viskis», vedtatt 26.06.2020, som omfatter denne strekningen, er det stilt følgende rekkefølgekrav:

- Dobbelttidig viltgjerde langs jernbanen på strekningen mellom Sørelva og Lønsdal stasjon skal være etablert før byggearbeidene på E6 kan startes opp. Gjerdet skal ha en høyde 2,5 m og være av type flettverksgjerde.

- Reindriftens eksisterende flyttleier som stenges av viltgjerdet langs jernbanen skal være godkjent omlagt før byggearbeidene på E6 kan startes opp, og før viltgjerdet kan settes opp.

Det har vært stort antall dyrepåkjørsler i Saltdal. Bane NOR har allerede bygd gjerde langs banen nordover fra Lønsdal stasjon til Russanes. På strekningen fra Sørelva til Lønsdal stasjon er det de 10 siste årene påkjørt 113 tamrein, 5 ørner og 1 hund. Ørner blir påkjørt når de sitter på kadaver. Tabell 1-1 viser dyrepåkjørsler som er registrert på banen de 10 siste årene på strekningen mellom Sørelva brøytestasjon og Lønsdal stasjon, og de to andre strekningene som Bane NOR har bygd gjerde de siste årene.

Tabell 1-1 Dyrepåkjørsler siste 10 år (Kilde: Banedata)

Strekning	Km på Nordlandsbanen	Elg	Tamrein	Ørn	Hund
Lønsdal st – Sørelva brøytestasjon	km 596 - 603	0	113	1	1
Kjemåga - Vargholla	km 609,9 - 616,7	14	202	5	
Vargholla - Russanes	km 616,7 - 625,9	45	237	5	
<b>Total</b>		<b>59</b>	<b>552</b>	<b>11</b>	<b>1</b>

Planområdet omfatter Bane NOR sin eiendom gnr/bnr 76/2 og deler av Statsskogs eiendom 76/1 på strekningen mellom snøoverbygg på nordsiden av E6 ved Sørelva (NB km ca. 596,000) og nordover til og med nordenden av Lønsdal stasjon (NB km 602,900). Gjerdet må bygges som en lukket løsning, mellom snøoverbygget ved Sørelva og eksisterende gjerde nord for Lønsdal stasjon, slik at dyr ikke kan gå inn i gjerdet, bli «fanget» og påkjørt.

Gjerdet vil medføre store begrensninger i mulighetene til å krysse jernbanen på strekningen fra Viskis til Russanes når denne parsellen er bygget. I dag er det kun mulig for mennesker å krysse banen lovlig ved Sørelva brøytestasjon der E6 krysser banen, i rør under banen ved NB km 596.034 og i gangkulvert ved Lønsdal stasjon (ca. NB km 601.968). Det er ingen planoverganger på strekningen. Det er imidlertid stort omfang av ulovlig villkryssing på strekningen, som gir risiko for påkjørsler.



Figur 1-2 Eksisterende sikringsgjerde nord for Lønsdal stasjon.

## 2 Planprosessen, medvirkning

### 2.1 Oppstart av planarbeid og medvirkning

Oppstartsmøte med Saltdal kommune ble avholdt 18.08.2021

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 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.

Følgende informasjons- og medvirkningsmøter er gjennomført:

- Åpent informasjonsmøte i forbindelse med oppstart av planarbeidet den 15.09.21 på den digitale møteplattformen Teams.
- Møte og befaring med Saltfjellet reinbeitedistrikt, Saltdal kommune og Statsforvalteren i forhold til løsninger for reindrift den 20.09.21.
- Møte og befaring med representanter fra Lønsdal II velforening, Lønsdal nordre hytteforening og Saltdal kommune den 21.09.21 med fokus på løsninger for friluftsliv og fritidsbebyggelse. Statskog meldte forfall.
- Flere digitale medvirkningsmøter med Statskog
- Medvirkningsmøte med Reinbeitedistiktet den 15.12.21
- Midtveismøte med Saltdal kommune den 16.03.22
- Ett møte med Statens vegvesen og tre møter med Statens vegvesen og Nye Veier

### 2.2 Krav om konsekvensutredning

Gjerde omfattes ikke av vedlegg I eller vedlegg II i forskrift om konsekvensutredninger og planen er ikke konsekvensutredet, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 6 og § 8.

### 2.3 Innspill til oppstart av planarbeid

Det er ved melding om oppstart av planarbeid kommet uttalelser fra statlige eller regionale myndigheter (7 stk), organisasjoner (6 stk) og private (38 stk). Disse er oppsummert og kommentert i et eget notat, 10227263-01-PLAN-NOT-001.



### 3 Planstatus og rammebetingelser

#### 3.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

##### *Kommuneplanens arealdel*

Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNF-område og LNF-område med spredt fritidsbebyggelse langs mesteparten av strekningen. Områder ved Sørelva og Lønsdal stasjon er avsatt til jernbaneformål.

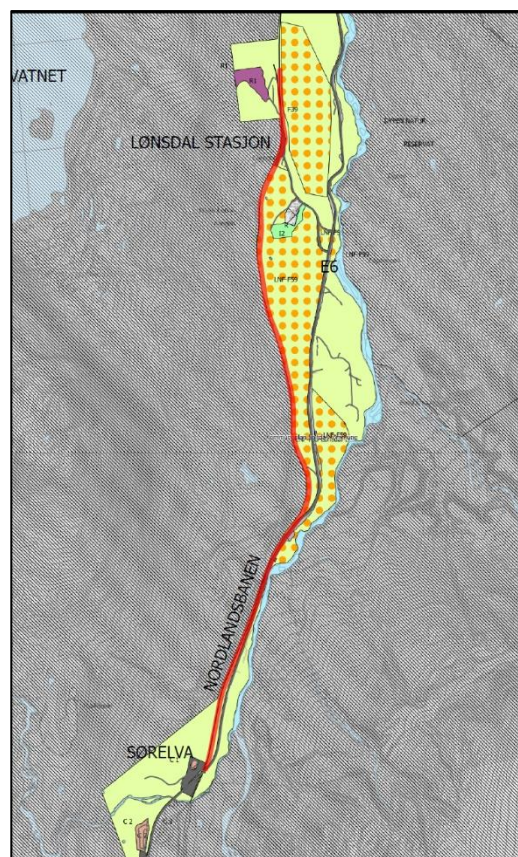
##### *E6 Sørelva – Viskis*

Planområdet grenser til reguleringsplan for E6 Sørelva – Viskis, vedtatt 18.06.2020. Det er en rekkefølgebestemmelse i denne planen om at «*dobbelttidig viltgjerde langs jernbanen på strekningen mellom Sørelva og Lønsdal stasjon skal være etablert før byggearbeidene på E6 kan startes opp. Gjerdet skal ha en høyde 2,5 m og være av type flettverksgjerde.*» Videre at «*Reindriftens eksisterende flyttleier som stenges av viltgjerdet langs jernbanen skal være godkjent omlagt før byggearbeidene på E6 kan startes opp, og før viltgjerdet kan settes opp.*»

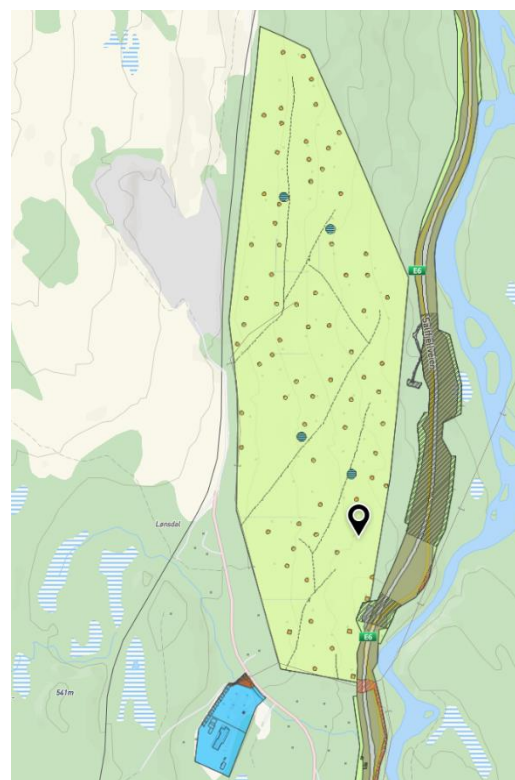
##### *Hytteområde Lønsdal 2*

I søndre del av planområdet grenser planområdet til reguleringsplan Hytteområde Lønsdal 2, vedtatt 02.03.1984. Her er det følgende bestemmelser om adkomst og parkering:

- Grunneieren opparbeider tre hovedparkeringsplasser:
- Eksisterende plass i Lønsdalskrysset, ca. 20 biler
- Åpen slette nedenfor hotellet, ca. 40 biler
- Ny parkeringsplass fylles ut øst for vegen mot Lønsdal stasjon like øst for NSB garasje, ca. 20 biler
- Fra parkeringsplassene merkes/opparbeides hovedstier inn i området. Nødvendige bruer/klopper bygges.
- Kjøring/parkering utenom opparbeidede og anvist plasser tillates ikke



Figur 3-1 Kartutsnitt av Kommuneplanens arealdel Saltedal kommune. Planområdets lokalisering markert med rød linje.



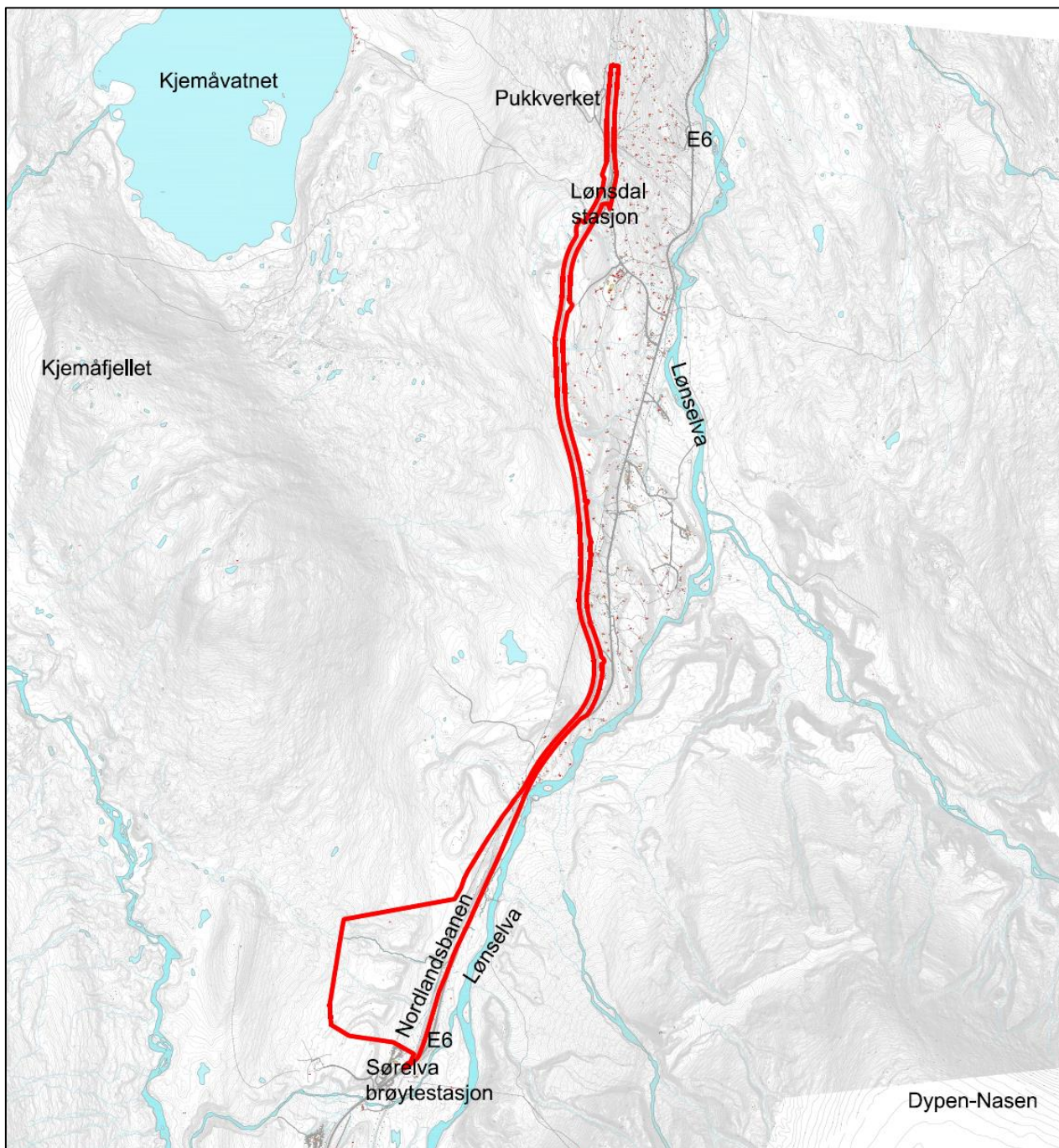
Figur 3-2 Utsnitt som viser reguleringsplan for Hytteområde Lønsdal 2 og E6 i området ved Lønsdal stasjon,

## 4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 4.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger langs Nordlandsbanen på Saltfjellet ca. 40 km i luftlinje sør for Rognan i Saltdal kommune. Planområdets størrelse er ca. 350 dekar og strekker seg ca. 7 km langs banen.

Planområdet omfatter i hovedsak Bane NOR sin eiendom 76/2 fra E6 ved Sørelva brøytastasjon og nordover til og med nordenden av Lønsdal stasjon. Deler av Statsskogs eiendom gbnr. 76/1 er omfattet av planområdet. Kartet nedenfor viser planområdets utstrekning.

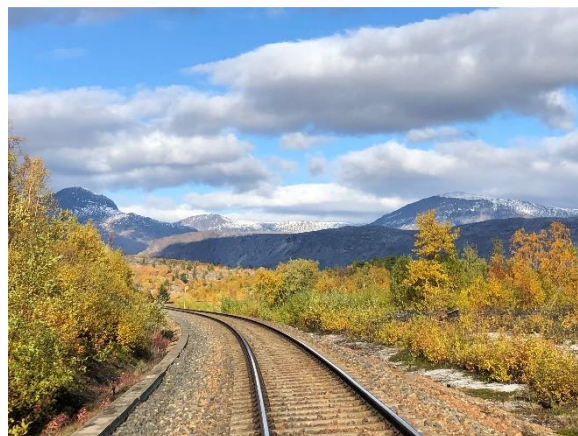


Figur 4-1 Planområdets avgrensning er vist med rød linje.

#### 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i hovedsak av jernbanetrase med tilhørende sideareal og jernbaneanlegg. I nord, ved Lønsdal stasjon inngår hele stasjonsområdet med stasjonsbygg og andre tilhørende bygninger. Ved Sørelva omfatter planområdet utmarksområde for å tiltrettelegge beitehage for reindrift og å kunne koble nytt gjerde mot eksisterende reingjerder i området.

Langs hele jernbanestrekningen går Europaveg 6 - E6. Lengst sør, i området ved Lønsforsen går E6 svært nært jernbanen, mens det er større avstand mellom veg og jernbane lenger nord og ved Lønsdal stasjon. Mellom jernbanen og E6 er det mange hytter, flere av disse ligger nært jernbanen.



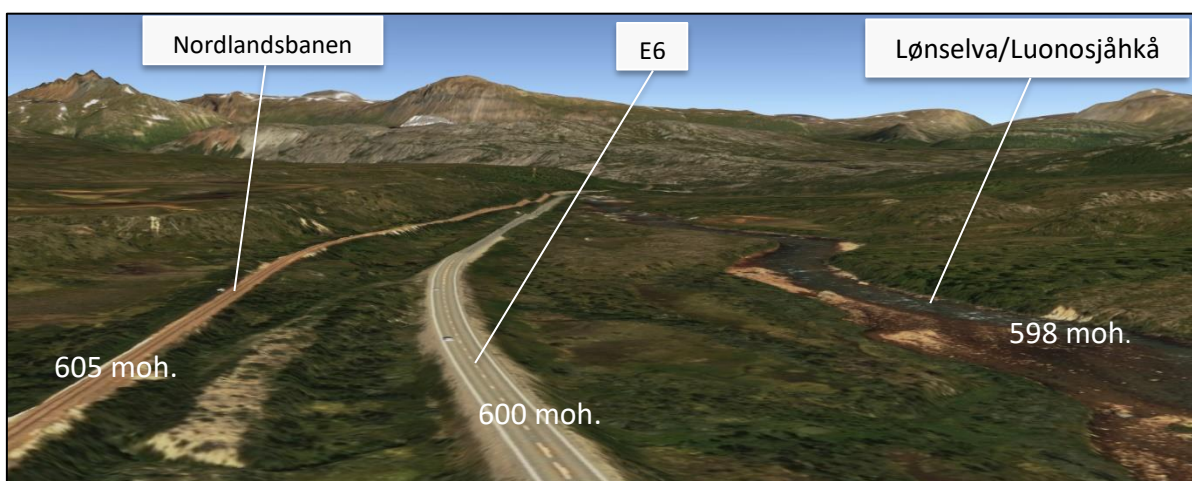
Figur 4-2 Del av aktuell strekning av jernbanen.

#### 4.3 Landskap

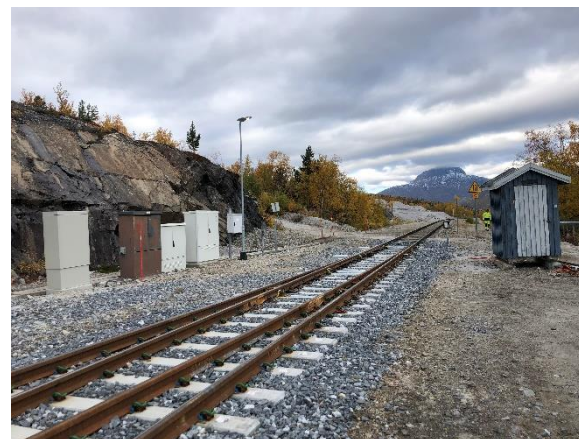
Området ligger i Nordland fylkeskommunens landskapskartlegging (NiN) innenfor området som er kalt Lønsdal. Området er med hensyn til sjeldenhet og representativitet vurdert å ha middels verdi (3). Området er ca. 25,5 km<sup>2</sup> stort og av hovedtypegruppe innlandslandskap og hovedtype dallandskap. Det er et borealt landskap (under tregrensen), beskrevet med relativt omfattende bebyggelse og infrastruktur (tettsted og svært tettbygd hyttefelt), ubetydelig myrpreg og ubetydelig jordbrukspreg.

Planområdet ligger i et dallandskap under skogsgrensen. Området består i hovedsak av skogsområder med enkelte innslag av myr og åpen fastmark langs jernbanestrekningen. Det er fjellbjørkeskog og lyng i hele området langs jernbanen.

Lønsdalen er vid og åpen, med en gradvis og slak overgang til omkringliggende åser. Nordlandsbanen, E6 og Lønselva/Luonosjphkå går parallelt langs dalen, med Nordlandsbanen stort sett høyest i terrenget. På en strekning der banen og E6 ligger svært nært følger infrastrukturene omtrent samme høyde. Ved Lønsdal stasjon ligger jernbanen på ca. kote + 513, mens ved Sørelva ligger jernbanen på ca. kote + 624. Området er snørikt på vinteren.



Figur 4-3 Nordlandsbanen, E6 og Lønselva går parallelt gjennom planområdet og Lønsdalen. Nordlandsbanen ligger stort sett på et høyere nivå enn både E6 og elva gjennom hele planområdet.

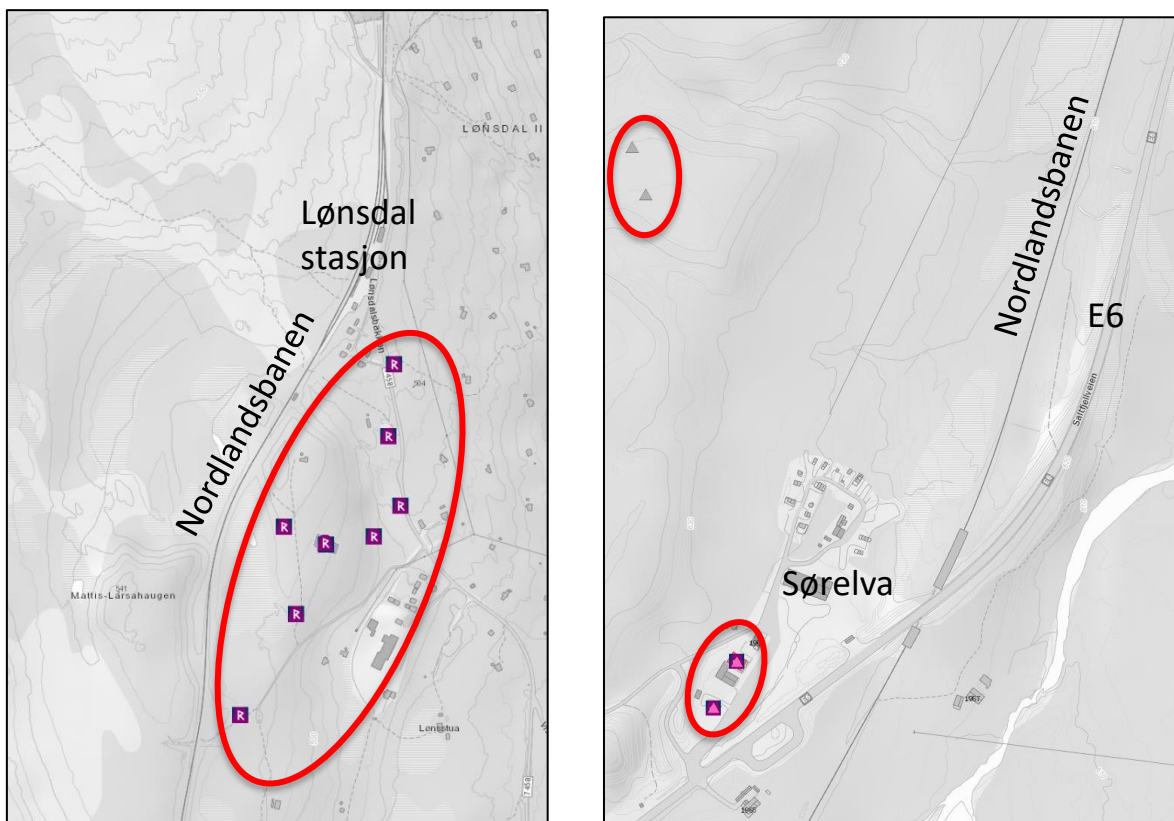


Figur 4-4 Planområdet er preget av oppbygging av jernbanen, tekniske anlegg tilknyttet banedrift. Ellers er det stort sett skogkledde områder.

#### 4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er registrert kulturminner ved to områder i nærheten av planområdet, men ingen innenfor planområdet eller i direkte tilknytning til planområdet. Disse lokalitetene ligger ved Lønsdal og ved Sørelva. Lokalitetene ved Lønsdal ligger sør for stasjonsområdet på østsiden av jernbanen, og består av åtte enkeltminner, hvorav seks er automatisk freda og beskrevet som samisk kulturminne bla. bosetningsspor. Ellers er en av lokalitetene er gravplass og minnesmerke etter 2. verdenskrig.

Ved Sørelva er det to bygninger som er forskriftsfredet vest for jernbanen på nordsiden av E6. Disse ble opprinnelig benyttet som garasje og oppsynsmannbrakke i forbindelse med 2. verdenskrig. Det er i tillegg ruin etter to gammer (boplass og hus for dyr) et godt stykke vest for banen.



Figur 4-5 Registrerte kulturminner ved Lønsdal. Kilde: Kilden.nibio.no

#### 4.5 Naturverdier/naturmangfold

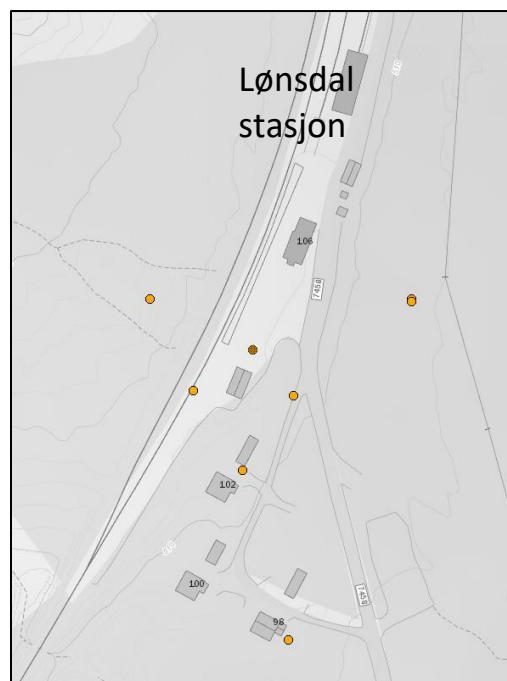
Det er gjort søk i naturbase.no, miljostatus.no og i kilden.nibio.no. Det er ikke registrert viktige naturtyper iht. DN-håndbok 13 innenfor eller langs planområdet. Det finnes én art av nasjonal forvaltningsinteresse innenfor planområdet. Dette er gjøk (nær trua) som er registrert ved Lønsdal stasjon i 2017. Ved Lønsdal er det i tillegg registrert flere karplanter betegnet som ansvarsarter; setevier, rabbesiv, lappvier, seterrapp, fjelltistel rypebær.

Det er ellers registrert tre andre fugler i tillegg til gjøk ved Lønsdal; lirype, bjørkefink og gråsisik (ansvarsarter). Vest for jernbanen er det registrert et større område der lirype søker etter mat, men planområdet ligger ikke i nærheten av dette området.

Hele planområdet inngår i forvaltningsområde for gaupe og jerv. På østsiden av E6 langs planområdet er

det registrert forvaltningsområde for bjørn.

Hele planområdet er omfattet maskerte sensitive artsdata knyttet til rovfuglene jaktfalk og kongeørn og rovpattedyret jerv. I tillegg er deler av planområdet ved Sørelva er omfattet av område for sensitive artsdata knyttet til fuglen brushane (spillplasser) og rovpattedyret fjellrev. Tabell 1-1 viser at 5 ørner er drept av toget de 10 siste årene.



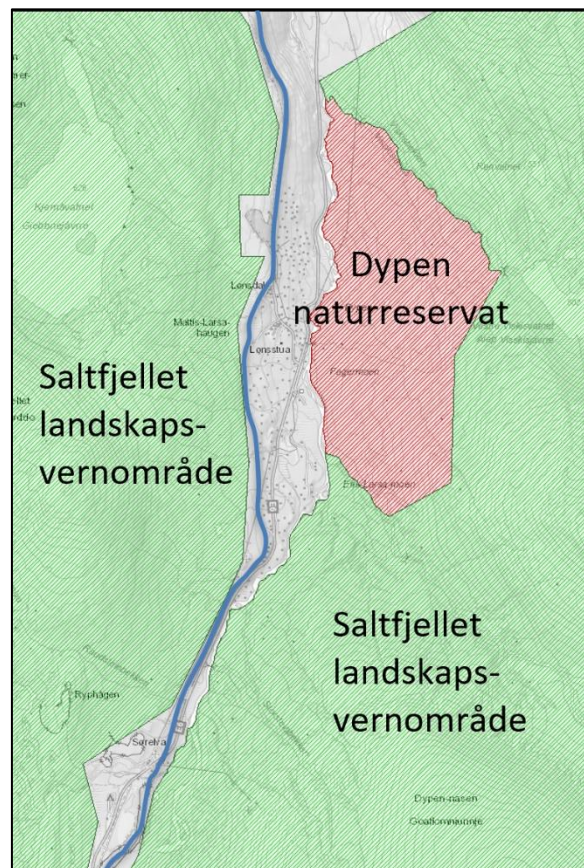
Figur 4-6 Kartet viser arter av nasjonal forvaltningsinteresse og ansvarsarter.

Det er kjent at det elg oppholder seg i området rundt planområdet sommerstid, men at elgen trekker lenger nedover og oppholder seg lenger ned i Saltdalen om vinteren. Det er ikke registrert viktige viltområder eller funksjonsområder for vilt i tilknytning til planområdet. Det er heller ikke kjent viktige trekkveier som kan bli berørt av tiltaket. (Detaljregulering med konsekvensutredning E6 Sørelva – Borkamo). Det er ikke registret at påkjørsler av elg på E6 (Hjorteviltregistert) eller på jernbanen (Banedata 10 siste år).

#### Saltfjellet landskapsvernområde

Planområdet grenser til Saltfjellet landskapsvernområde med biotopvern på vestsiden av jernbanen, og er omfattet av egen forskrift (FOR-2020-10-16-2078). Landskapsvernområdet ligger på begge sider av jernbanen og formålet med vernet beskrives slik i forskriften som gjelder for området: «*Formålet med forskriften er å ta vare på et egenartet natur- og kulturlandskap av stor naturhistorisk, økologisk, kulturell og opplevelsesmessig verdi*».

Forskriften skal videre gi allmennheten anledning til å oppleve naturen og landskapet gjennom naturvennlig og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging. Formålet omfatter også bevaring av det samiske naturgrunnlaget.



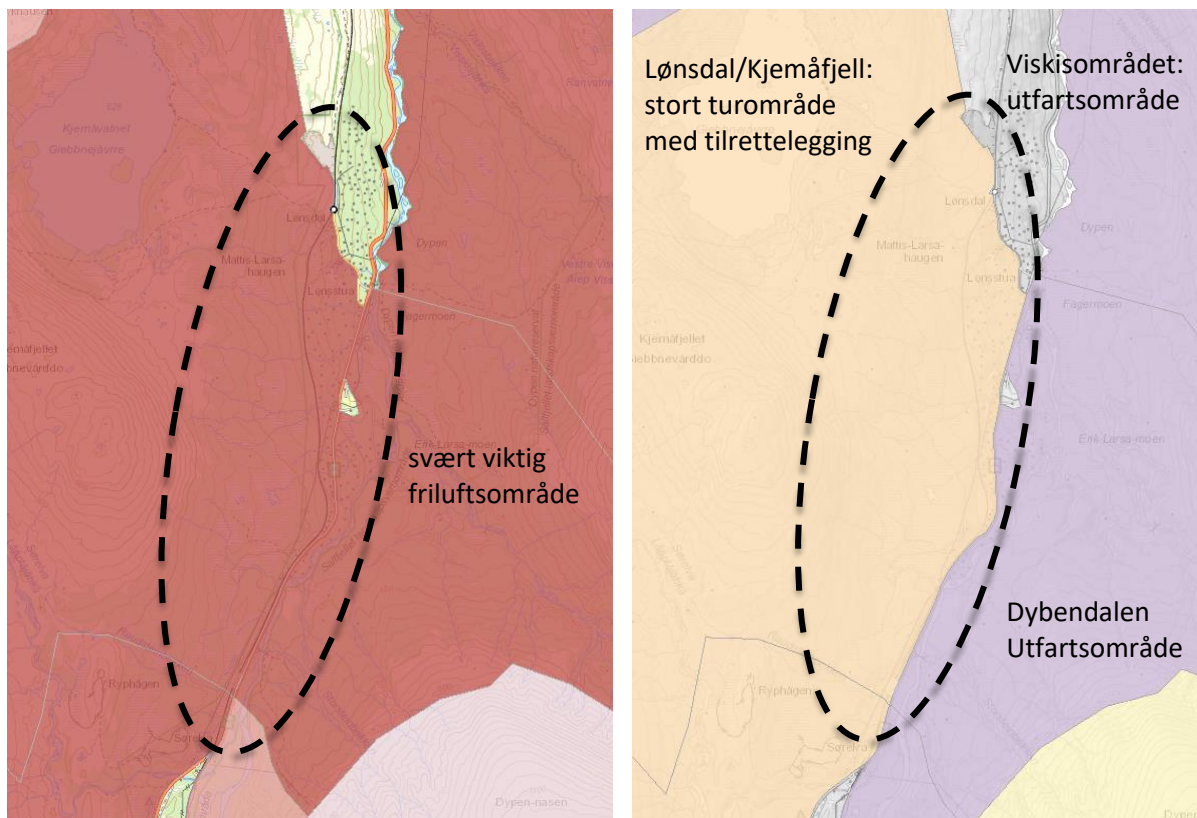
Figur 4-7 Kartet viser Saltfjellet landskapsvernområde i grønn skravur. Jernbanen er vist med blå linje.

#### 4.6 Friluftsliv, fritidsbebyggelse, barns interesser, universell tilgjengelighet

Saltfjellet er et attraktivt område for utøvelse av friluftsliv, både til fots og med ski. Områdene på begge sider av jernbanen er registrert som svært viktig friluftsområde.

Strekningen av banen ligger innenfor og planen berører først og fremst området Lønsdal/Kjemåfjell som er registrert som et stort turområde med tilrettelegging med områdeverdi svært viktig friluftslivsområde. Området er beskrevet som «dagstuumråde vinter og sommerstid. Det er videre en populær dagstur fra Lønsdal rundt Kjemåfjellet/caravanplassene på Saltfjellet, og merket turløype til Bjellåvatn og Storjord. Disse turene har adkomst under jernbanekulvert. Familiedalen er et populært utfartssted fra caravanområdet, i tillegg til toppturer til Kjemåfjellet og Kjemånasen. Områdene er generelt fine bærturområder. Saltdal jeger og fiskerforening har hytte ved Kjemåvatn. Lønsdalen er utgangspunkt for toppturer til Ørfjellet, Addjek, Lønstinden, Sørfjellet og Namnlausdalen.

Det er også mange hytter i området som bruker områdene rundt hyttene til friluftslivsaktiviteter.



Figur 4-8 Kartlagte friluftsområder. Kartet til venstre viser verdi av kartlagte friluftsområder. Kartet til høyre viser områdetyper (naturbase.no). Svart stiptet linje viser lokalisering av planområdet.



Figur 4-9 Kryssing under banen sør for Lønsdal stasjon (til venstre) og rør hvor det er muligå krysse under banen ved NB km 599,5 (til høyre).

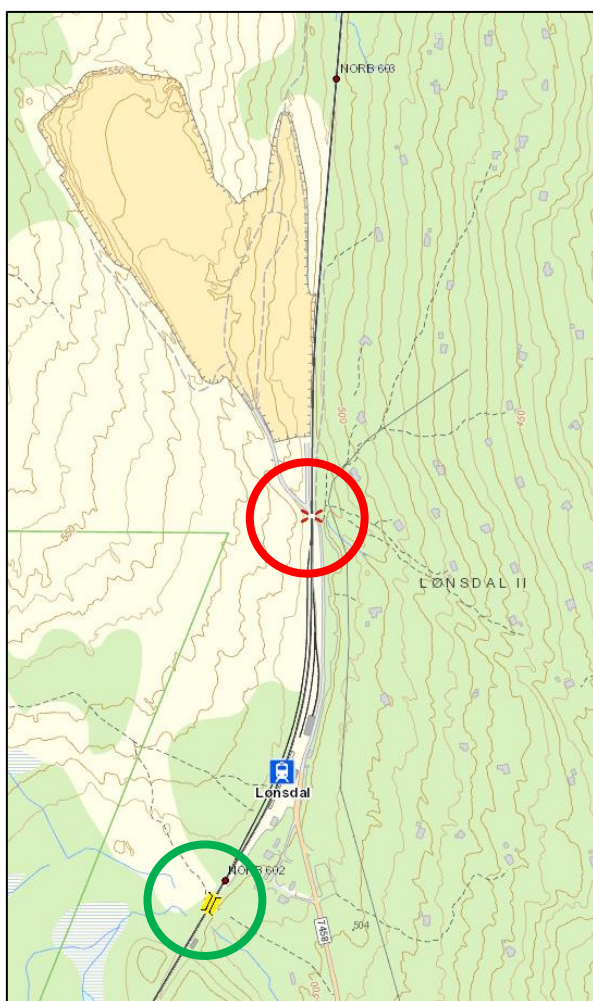
#### Planoverganger

For mennesker er det i dag kun mulig å krysse jernbanen lovlig for komme til områdene på vestsiden av banen i kulvert/gangrør ved Lønsdal stasjon, i kulvert/rør under banen ved NB 599,5 og ved Sørelva brøytestasjon. Det er i dag tilgang til områdene på vestsiden av banen via kulvert/rør ved Lønsdal stasjon og fra Sørelva brøytestasjon.

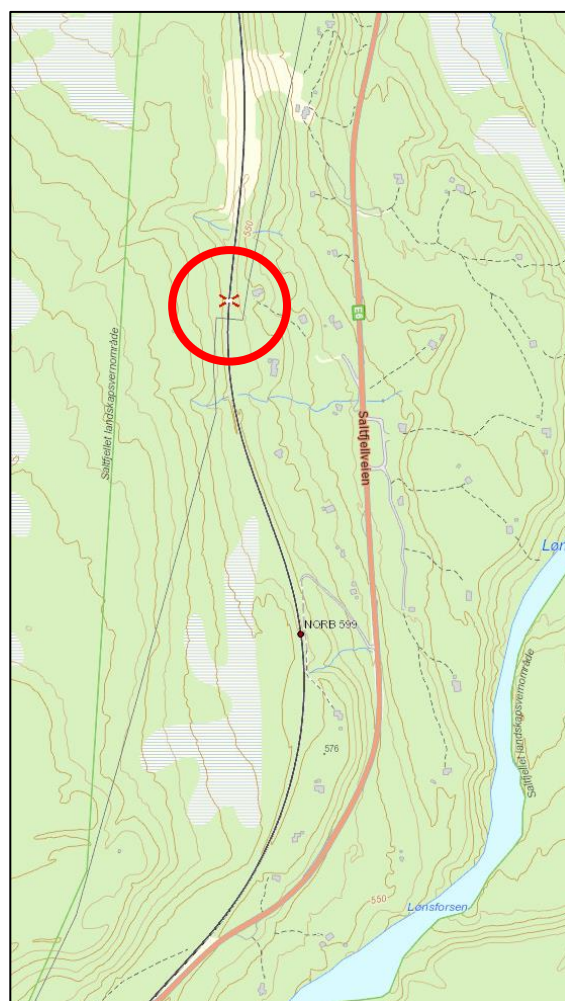
Det har tidligere vært to planoverganger over jernbanen innenfor planområdet, én på nordsiden av Lønsdal stasjon NB km 602,446 og en annen midt på strekningen mellom Sørelva og Lønsdal stasjon, sørvest for Lønsdalen NB km 599,449. Statsskog frasa seg bruksrett til planovergangene i 2006 og disse er nå nedlagt.



Figur 4-10 Nedlagt planovergang ved Lønsdal stasjon.



Figur 4-11 Lokalisering av nedlagt planovergang NB km 602,466 P verket, Lønsdal stasjon er markert med rød sirkel. Gangrør er markert med grønn sirkel.



Figur 4-12 Lokalisering av nedlagt planovergang NB km 599,449 Sørelva.



Det er tilrettelagt for lovlig kryssing under banen ved Lønsdal stasjon.

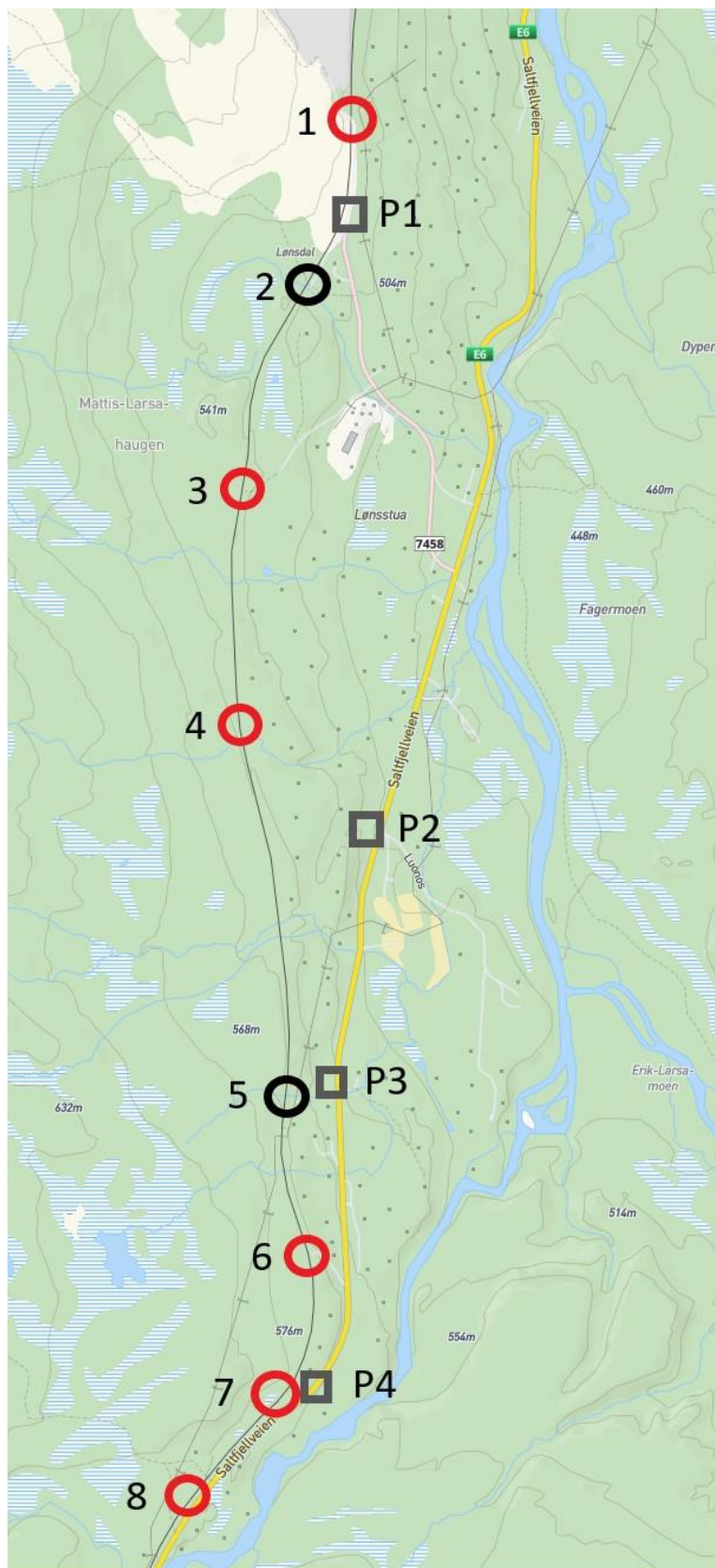
Det er også mulig å krysse under banen i rør ved NB km 599,5. Røret er 2 meter i diameter, men er ikke spesielt tilrettelagt for å gå gjennom. Røret er nedsnødd om vinteren og fungerer ikke ved store snømengder.

I tillegg er det tilgang til områdene på vestsida, uten å krysse banen, fra Sørelva brøytestasjon og videre sørover.

I dagens situasjon foregår det villkryssing og det oppstår farlige situasjoner som følge av behov for å krysse jernbanen i forbindelse med adkomst til hytter i området på vestsiden av banen og for friluftsliv.

I innspill til oppstart av planarbeidet er det kommet innspill om 6 punkter der folk ønsker at det tilrettelegges for å krysse banen. Disse er vist i Figur 4-13.

Det er i dag parkeringsplasser i området ved Lønsdal stasjon (P1 i Figur 4-13). I tillegg er det regulert parkeringsplasser i reguleringsplan for E6 Sørelva – Viskis. Plasser som er regulert på vestsida av E6 er vist som P2-P4 i Figur 4-13. De regulerte parkeringsplassene skal også betjene fritidsboliger og friluftsfart i området.



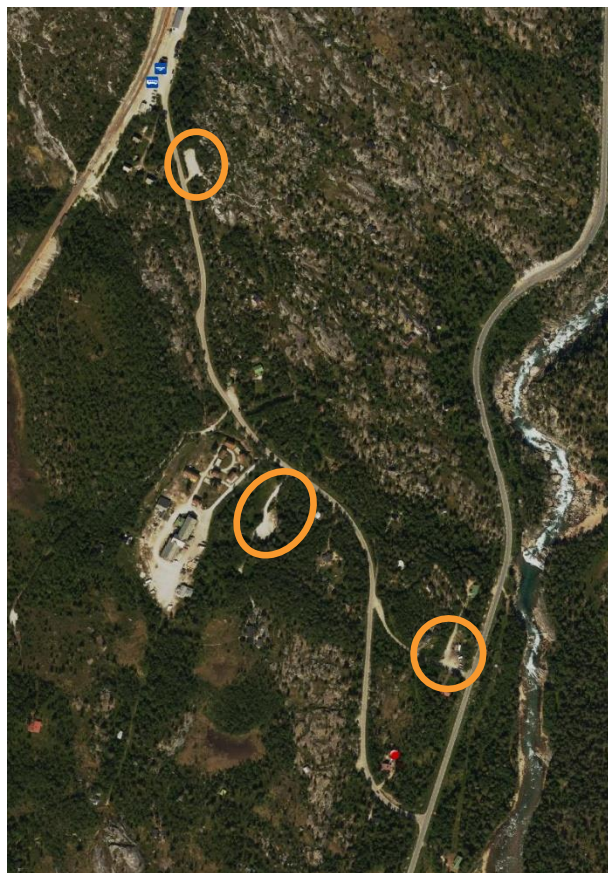
Figur 4-13. Sirkler på kartet viser punkter hvor det er kommet innspill om at folk krysser banen. Svarte sirkler viser punkter som er tilrettelagt for lovlig kryssing. Røde sirkler viser punkter med villkryssing. P1 er parkeringsplass ved Lønsdal stasjon. P2-P4 er parkeringsplasser som er regulert på vestsida av ny E6.

*Parkering og adkomst til fritidsbebyggelse i området ved Lønsdal stasjon*

Lønsdal stasjon brukes til parkering for fritidsboliger som ligger i området rundt stasjonen. Det er ingen tinglyste rettigheter til parkering på Bane NORs eiendom. Fritidsboligene nærmest stasjonen har tinglyst veirett via «Lønsdalsbakken».

Reguleringsplan «Hytteområde Lønsdal 2» vedtatt 02.03.1984 har følgende bestemmelser om adkomst og parkering.

- Grunneieren opparbeider tre hovedparkeringsplasser:
- Eksisterende plass i Lønsdalskrysset, ca. 20 biler
- Åpen slette nedenfor hotellet, ca. 40 biler
- Ny parkeringsplass fylles ut øst for vegen mot Lønsdal stasjon like øst for NSB garasje, ca. 20 biler
- Fra parkeringsplassene merkes/opparbeides hovedstier inn i området. Nødvendige bruer/klopper bygges.
- Kjøring/parkering utenom opparbeidede og anvist plasser tillates ikke.



Figur 4-14 Parkeringsplasser som er beskrevet i reguleringsbestemmelser, og som er delvis opparbeiddet.

Parkeringsplassene som er forutsatt i planen er kun delvis opparbeiddet, se Figur 4-14. De fleste parkerer ved Lønsdal stasjon.



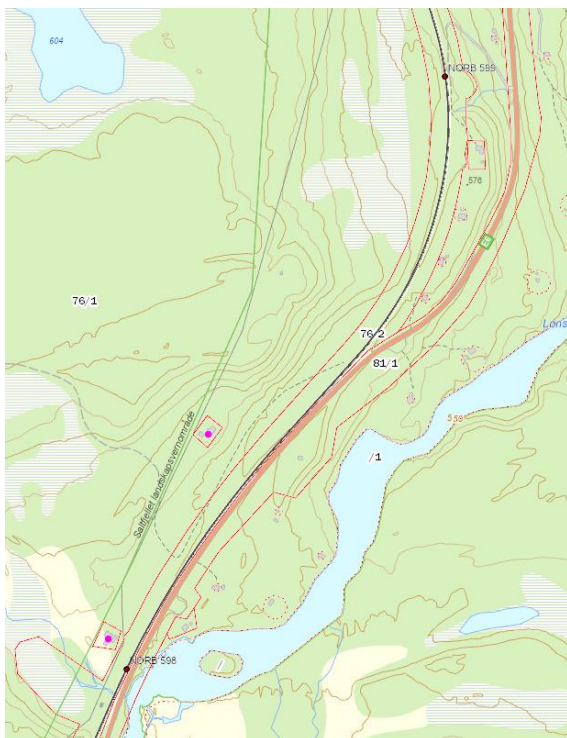
Figur 4-15 Parkeringsplass ved Lønsdalsbakken (Google maps)

*Adkomst til fritidsboliger på vestsiden av banen*

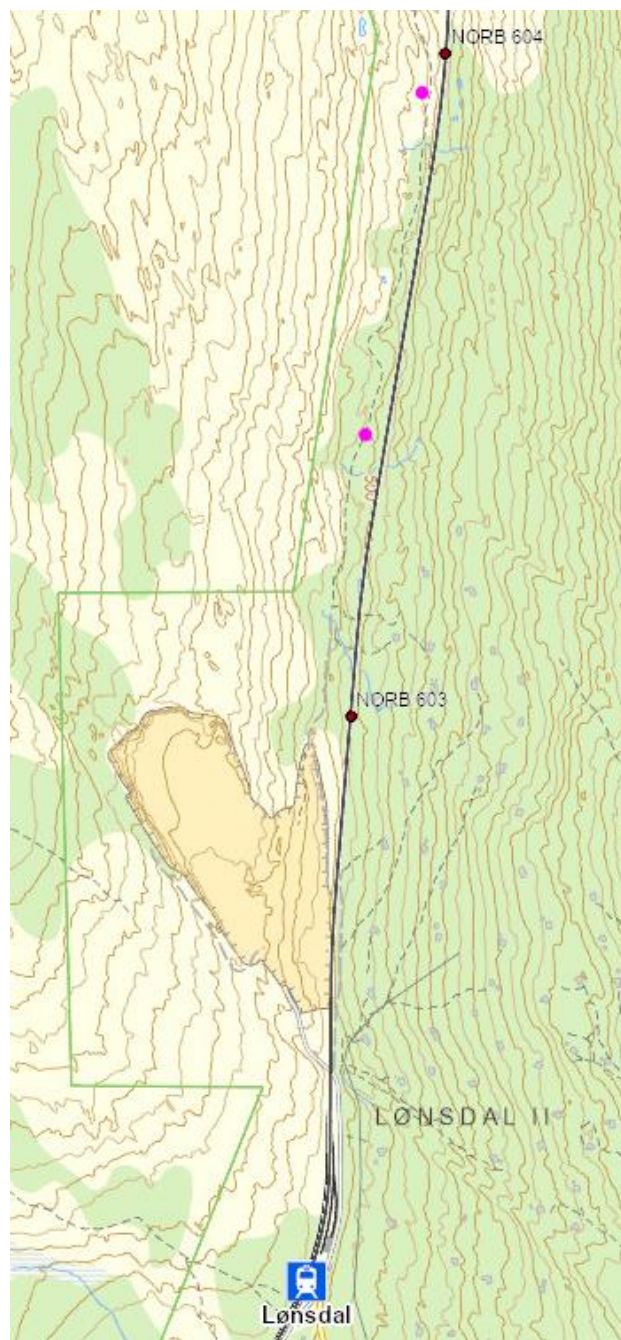
På vestsiden av banen er det to hytter ved Lønsdal søndre og tre hytter nord for Lønsdal stasjon.

Hyttene ved Lønsdal søndre ligger ved NB km ca. 598,03 og km ca. 598,32. Brukerne av hyttene går i dag rett over banen for å komme til hytta.

Hyttene nord for Lønsdal stasjon ligger ved NB km ca. 603,42, km ca. 603,95 og km ca. 604,65. Disse har adkomst fra sti som går på vestsiden av banen fra Lønsdal stasjon. Stien starter ved den nedlagte planovergangen.



Figur 4-16 (over) Lokalisering av hytter på vestsiden av banen ved Lønsdal søndre er vist med rosa prikk.



Figur 4-17 (til høyre) Lokalisering av hytter på vestsiden av banen, nord for Lønsdal stasjon er vist med rosa prikk.

*Barns interesser*

Det er ikke kjent at planområdet har annen bruk eller spesiell verdi for barn og unge ut over friluftsinnteresser.

### Universell tilgjengelighet

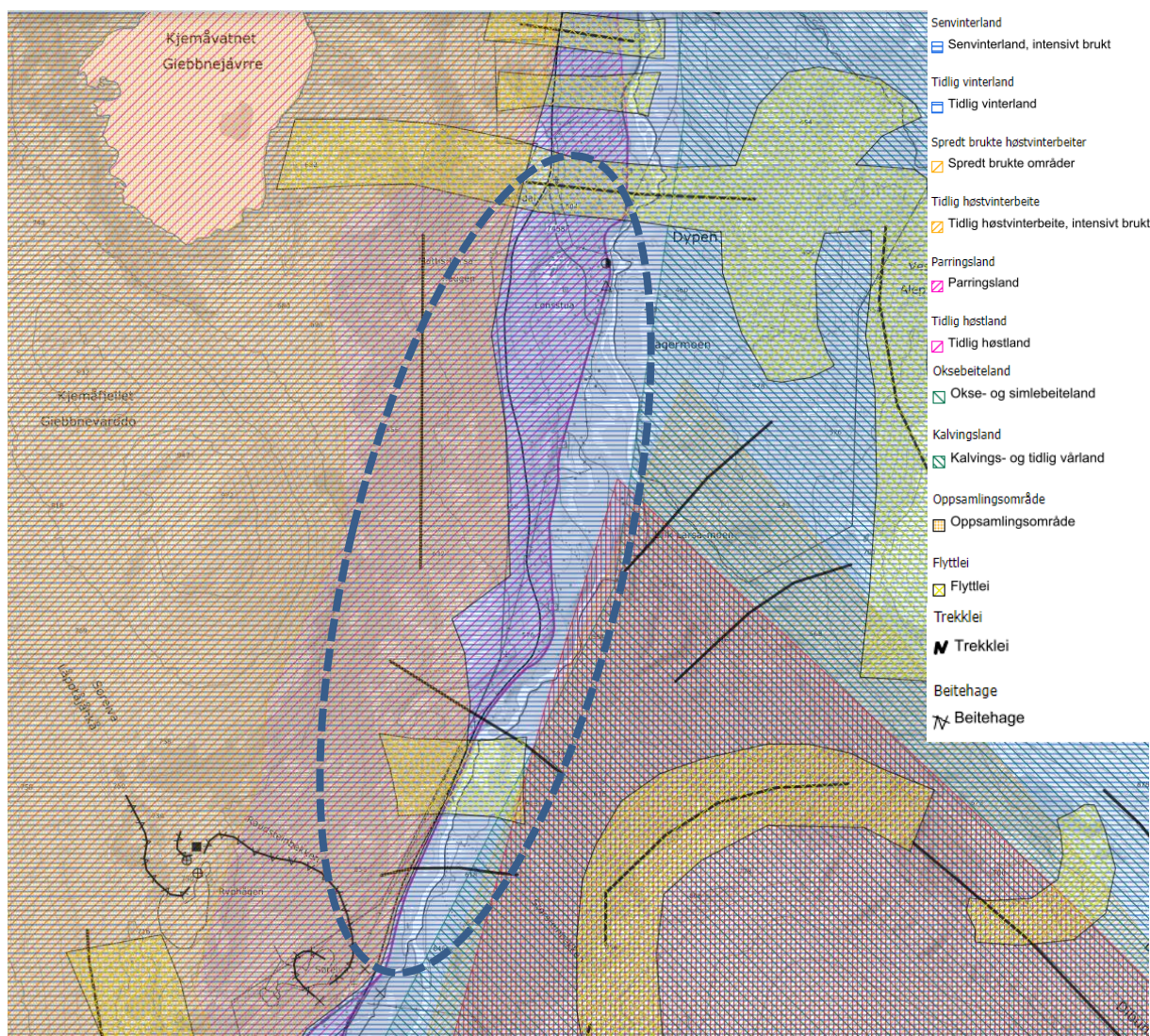
Stier mv. og andre tiltak for friluftsliv på vestsiden av jernbanen er ikke utformet med tanke på universell tilgjengelighet.

## 4.7 Naturressurser, reindrift

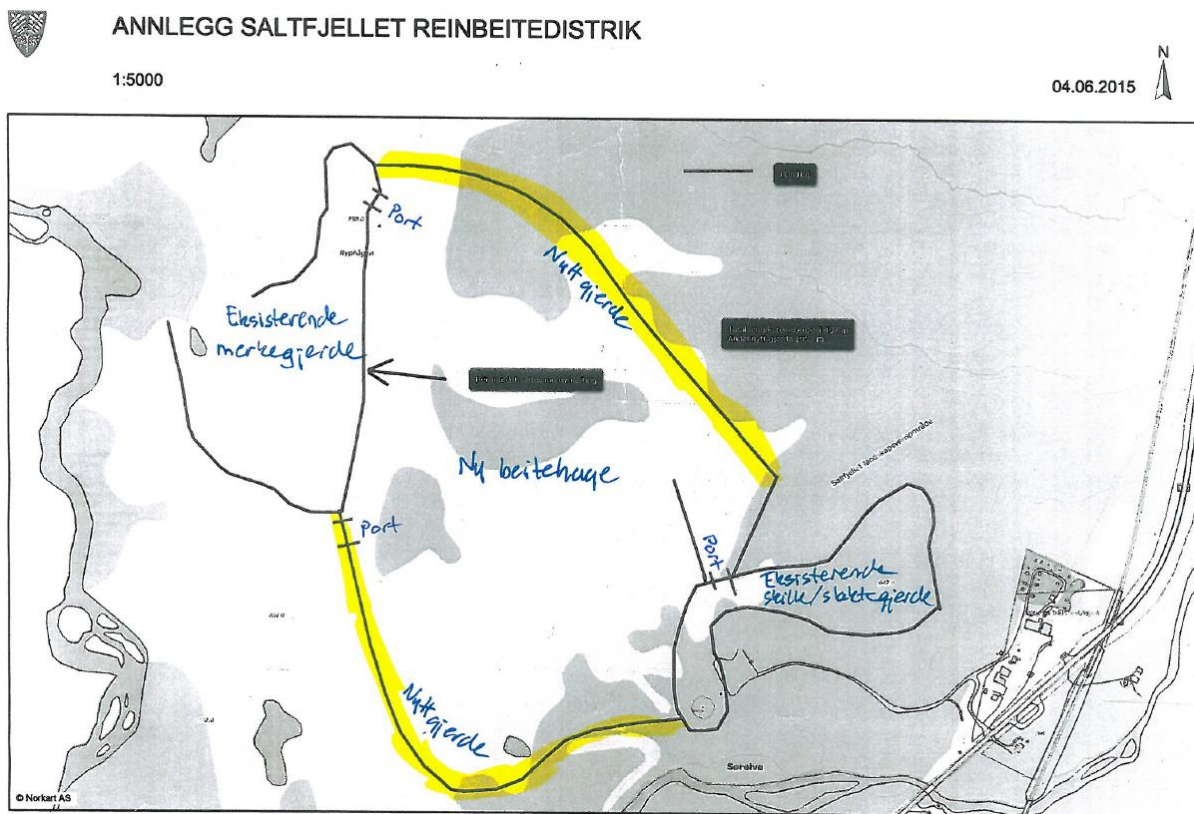
Planområdet berører tre forekomster: sand- og grusforekomstene Sørelva og Dypenådal, og pukkeforekomsten Lønsdal. Alle forekomstene er vurdert til lokal betydning. Pukkeforekomsten Lønsdal er tidligere benyttet av NSB for å anlegge jernbanetrasé.

Planområdet ligger innenfor beiteområdene til Saltfjellet reinbeitedistrikt (RBD). Hele området som berøres av tiltaket, er beiteområder for rein. Rein fra høstbeitene trekker inn i området fra vest i løpet av høsten / tidlig vinter. Beiteområdene vest for jernbanen blir typisk benyttet i månedene juni til oktober/november. Reinsdyr blir flyttet over for vinter- og vårbeite på østsiden av Nordlandsbanen, vanligvis mellom oktober og desember.

Det går viktige trekk øst-vest gjennom planområdet. På vestsiden er det registrert oppsamlingsområde og Reinbeitedistriktet har et gjerdeanlegg ved Sørelva. Der samler distriktet rein fra vestsida senhøst-vinter, før reinen drives videre over til østsida av dalen og banen.



Figur 4-18 Reindriftskart (www.kilden.nibio.no). Planområdets beliggenhet er vist med stiptet linje.



Figur 4-19 Trase for nytt gjerde som er godkjent ved Sørelva, men ikke bygd, er vist med gul linje. Kartet var vedlegg til søknad sendt til Landbruks- og matdepartementet.



Figur 4-20 Reingjerdeanlegg ved Sørelva.

Planområdet berører ikke dyrka jord. Planområdet vurderes heller ikke å berøre skogbruksinteresser.

#### 4.8 Trafikkforhold, teknisk infrastruktur

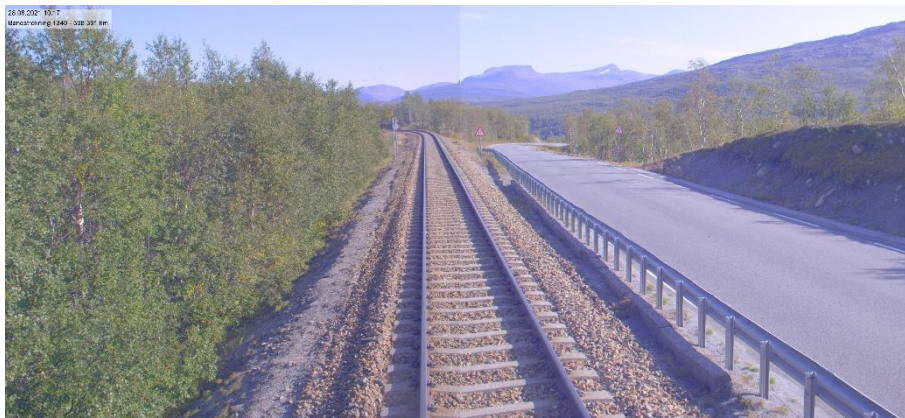
Det går en 22 kV kraftledning i nærheten av jernbanen ved Sørelva og ved Lønsdal stasjon.

Banen og E6 går i nærføring i en ca. 500 m lang strekning i området ved Lønsforsen, ca. 2 km nord for Sørelva brøytestasjon, mellom NB km ca. 598 - 598,5. Avstand mellom vegkant og midten av banen er ca. 4 meter som den minste. Det er bygd rekkverk langs vegen på deler av strekningen.

I reguleringsplan for ny E6 er vegen flyttet nærmere elva, og det vil bli større avstand og bedre plass mellom vegen og banen etter at ny E6 er bygd.



Figur 4-21 Målevognbilde fra NB km 597,991, på strekningen der det er kort avstand mellom jernbanen og E6.



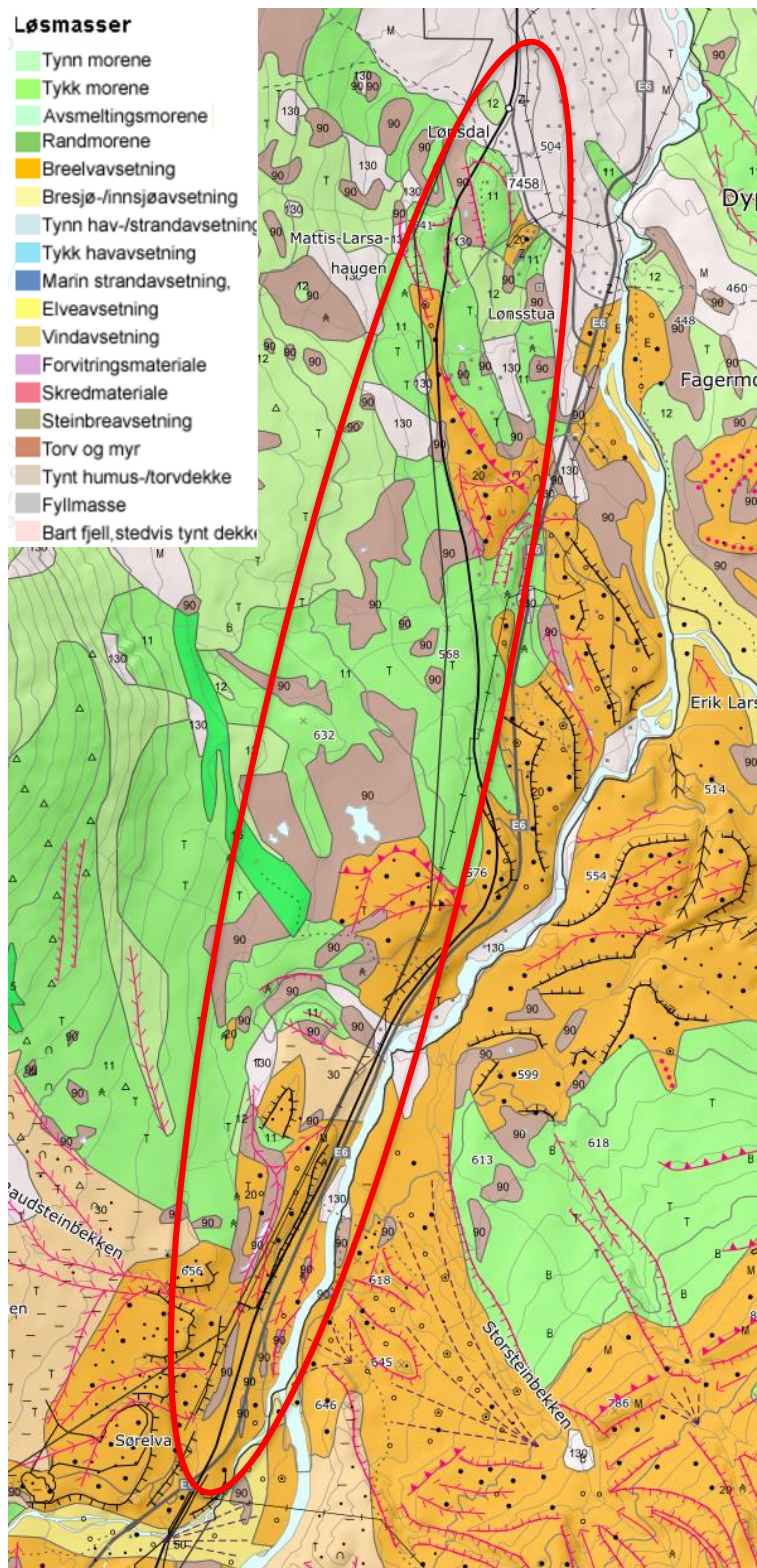
Figur 4-172 Målevognbilde fra NB km 598,391, på strekningen der det er kort avstand mellom jernbanen og E6.

#### 4.9 Grunnforhold

Figur 4-18 viser et utsnitt av kvartærgeologisk kart. Kartet indikerer at løsmassene i området består av breelvavsetning, morene, myr og torv. Det forekommer også bart fjell med stedvis tynt løsmassedekke. Breelvavsetningen kan bestå av alle fraksjoner mellom fin sand og blokk, og har ofte mektighet på flere ti-tall meter. Morene består av alt fra leire til blokk og har tykkelse mellom 0,5 m til flere ti-tall meter.

Området ligger over marin grense. Forekomster av kvikkleire kan dermed utelukkes.

Det kvartærgeologiske kartgrunnlaget gir en visuell oversikt over landskapsformende prosesser over tid, samt løsmassenes overordnede fordeling. Utgangspunktet for disse oversiktskartene er i all hovedsak visuell overflatekartlegging, og kun i begrenset omfang fysiske undersøkelser. Kartene gir ingen informasjon om løsmassefordeling i dybden og kun begrenset informasjon om løsmassemekthet. For mer informasjon om kvartærgeologiske kart og anvendelse/kvalitet vises til [www.ngu.no](http://www.ngu.no).



Figur 4-183 Kvartærgeologisk kart over området [Kilde: NGU.no]. Rød sirkel viser lokalisering av planområdet.

Det er utført grunnundersøkelser ved Lønsdal søndre, ved NB ca. km. 598,765 som grunnlag for utarbeiding av forprosjekt for gangbru (Multiconsult 10227263-RIG-RAP-001). Bergpåvisning er utført og viser berg på hhv. 6,2 m og 4,0 m dybde. Dette tilsvarer en bergoverflate ved kote +568.

Løsmassene består av et topplag med høyt organisk innhold mellom dybde 0-0,2 m. Under dette viser opptatte poseprøver et grusig, sandig materiale med små humusrester ned til hhv. 0,8 og 1,0 meter under terreng i borpunkt 1 og 2. Prøver fra borpunkt 1 klassifiseres som silt, med små planterester, stedvis leirig, mellom dybde 0,8- 3,0 m under terreng. Videre klassifiseres opptatt prøve som silitig sand mellom dybde 3,0-3,5 under terreng i borpunkt 1. Basert på sonderingsresultatene antas det ikke stor forskjell i løsmassesammensetning mellom borpunkt 1 og borpunkt 2. Vanninnholdet i opptatte prøver er målt til å være i intervallet 12-29 %.

#### 4.10 Miljøfaglig forhold

Ved Lønsdal stasjon er det registrert område med forurenset grunn. Påvirkningsgrad er 2, akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk. Helsebasert tilstandsklasse er 2, god.

Planområdet er jernbaneanlegg og utmark. Det vurderes at det ikke er/liten sannsynlighet for forurenset grunn i øvrige områder der det planlegges nytt gjerde og gangbru.

Området er snørikt og snøforhold må vurderes ved plassering av gjerde. Det er behov for tilgang til stikkrenner under banen med gravemaskin for å grave bort snø til snøsmeltingen.

Etablering av gjerde er ikke et tiltak som utløser krav om støytredning eller støytiltak, jf. Støyretningslinje for behandling av støy i arealplaner T1442/2021.

#### 4.11 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er utarbeidet ROS-analyse for planen. Det vises til kap. 7.

Det er registrert mange dyrepåkjørsler av toget på strekningen.

NVE atlas viser aktsomhetssoner for flom for 6 elver/bekker på strekningen. Flomfare for disse bekkene/elvene er ikke beregnet. Det gikk et ras på banen ved km. ca. 599,5 som følge av oppsamling av vann på oversiden av banen i snøsmeltingsperioden. Det er ikke planlagt tiltak på selve jernbanen og det vurderes at det ikke er knyttet spesielle krav knyttet til sikkerhetsklasse for viltgjerdet i seg selv.

Planområdet ligger over marin grense, og det vurderes at det ikke er sannsynlighet for kvikkleireskred. NVE Atlas viser ingen aktsomhetsområder for skred.

#### 4.12 Næring

På vestsiden av banen, nord for Lønsdal stasjon er det et steinbrudd/pukkverk som ikke er i drift. Bane NOR har tatt ut stein fra buddet i flere perioder.



Figur 4-194 Nedlagt pukkverk nord for Lønsdal stasjon.



## 5 Beskrivelse av planforslaget

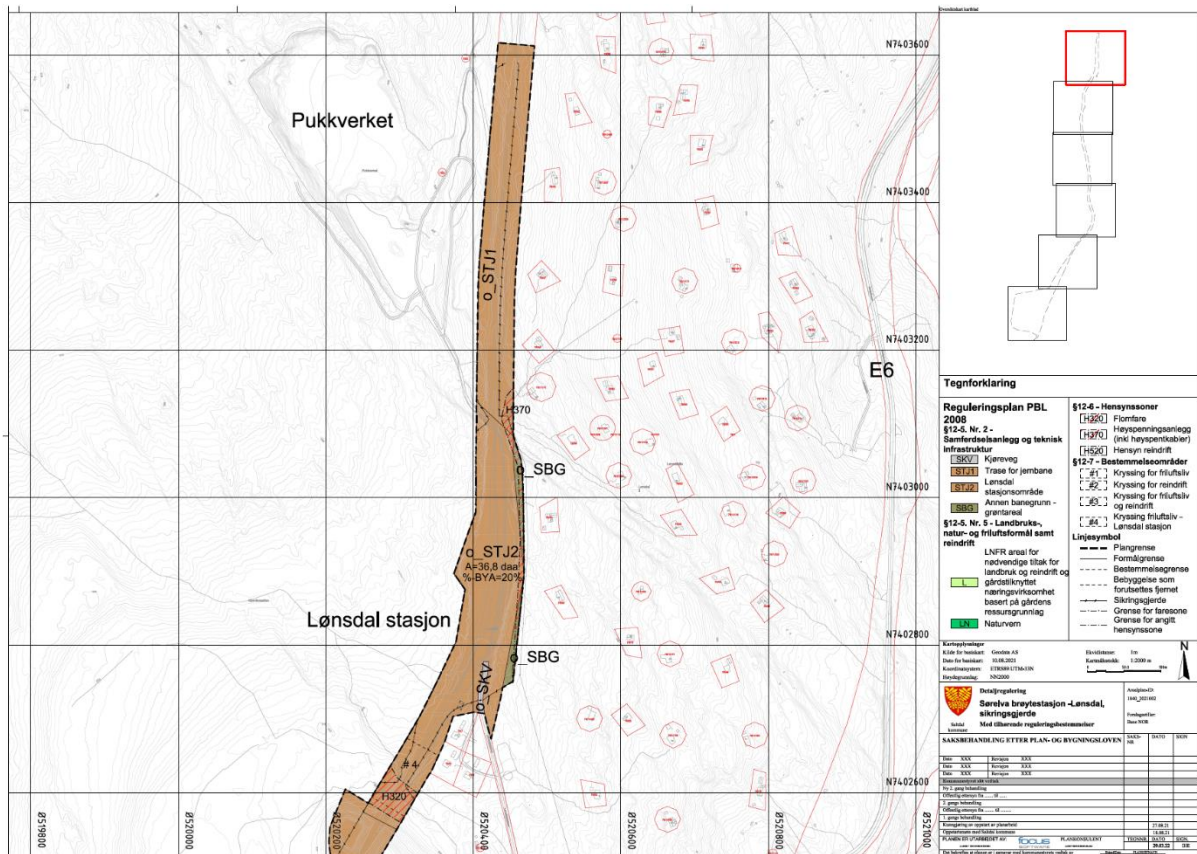
### 5.1 Hovedtrekk i planforslaget, arealbruk

Det reguleres for å bygge sikringsgjerde på begge sider av jernbanen og for å utvide reingjerdeanlegget ved Sørelva. Steder langs banen der det skal tilrettelegges for kryssing, reguleres med bestemmelsesområder. Det skal etableres en ny gangbru over jernbanen i området ved Lønsforsen/Lønsdal søndre.

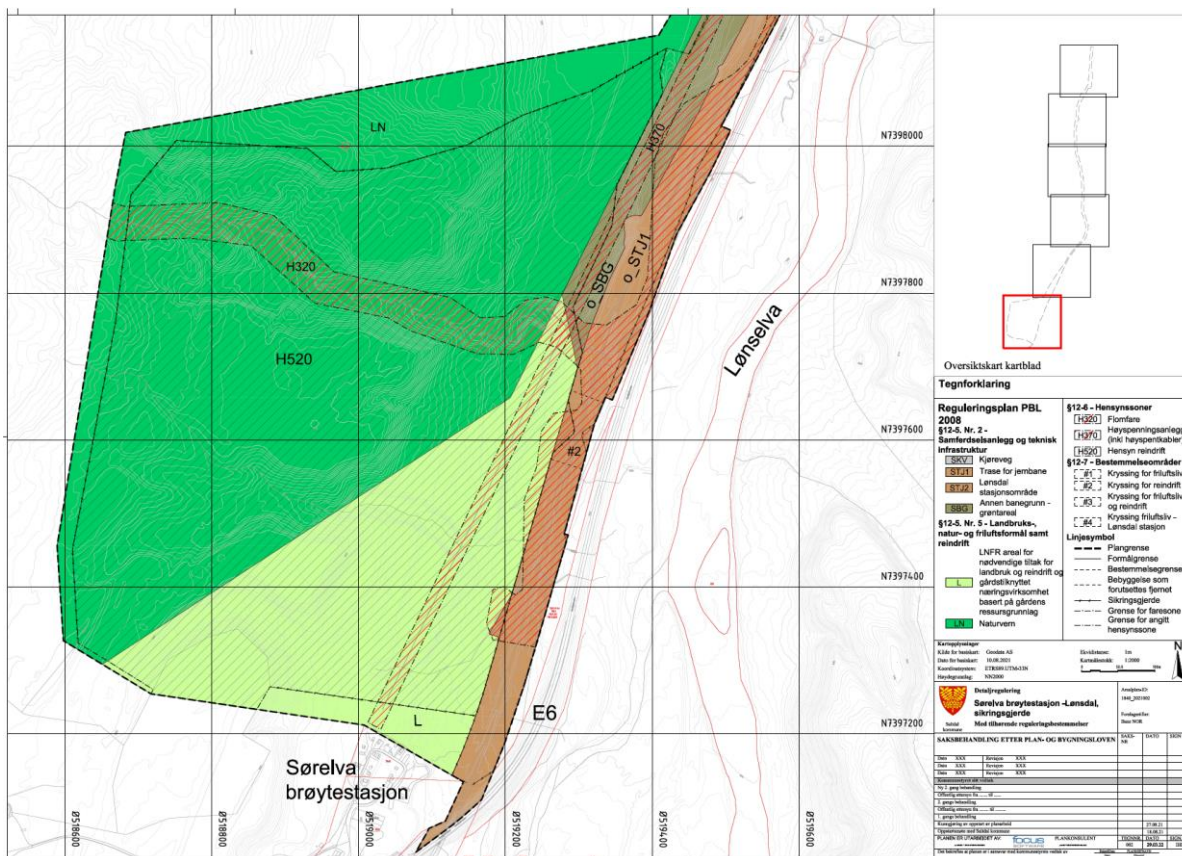
Bane NORs eiendom reguleres i hovedsak til baneformål. Arealer som vil ligge innenfor gjerdet langs jernbanen som ikke eies av Bane NOR, reguleres til annen banegrunn – grøntareal. Det er forutsatt at disse skal erverves fra Statskog.

Areal som ligger innenfor og i tilknytning til nytt gjerde til reingjerdeanlegget ved Sørelva reguleres til LNFR-formål og naturvern, med hensynssone for reindrift.

Arealer med aktsomhet for flom og areal langs kraftledning reguleres med faresoner.



Figur 5-1 Plankart ved Lønsdal stasjon.



Figur 5-2 Plankart ved Sørelva brøytestasjon.

## 5.2 Sikringsgjerde

Det reguleres sikringsgjerde som juridisk linje i plankartet. Linjen omfatter sikringsgjerde langs jernbanen og gjerde for ny beitehage for reindrift ved Sørelva.

Gjerdet skal utformes som et 2,5 meter høyt nettinggjerde. Det tillates høyere gjerde på strekninger der det er nødvendig på grunn av snøforhold. Det skal være åpning under gjerdet, mellom terrenget og nettingen, slik at småvilt kan passere under.

Det tillates at plassering av gjerdet kan avvike fra den juridiske linjen med inntil 15 meter til hver side fra juridisk linje, da det kan bli behov for å tilpasse gjerdet til f.eks. terrenget i byggefasen.

Sikringsgjørdene vurderes å være detaljert avklart i denne reguleringsplanen og er unntatt søknadsplikt jf. pbl § 20-6. Dette innebærer bla. at det ikke vil bli sendt ut nabovarsel før gjerdet blir bygd.

### 5.2.1 Gjerde langs jernbanen

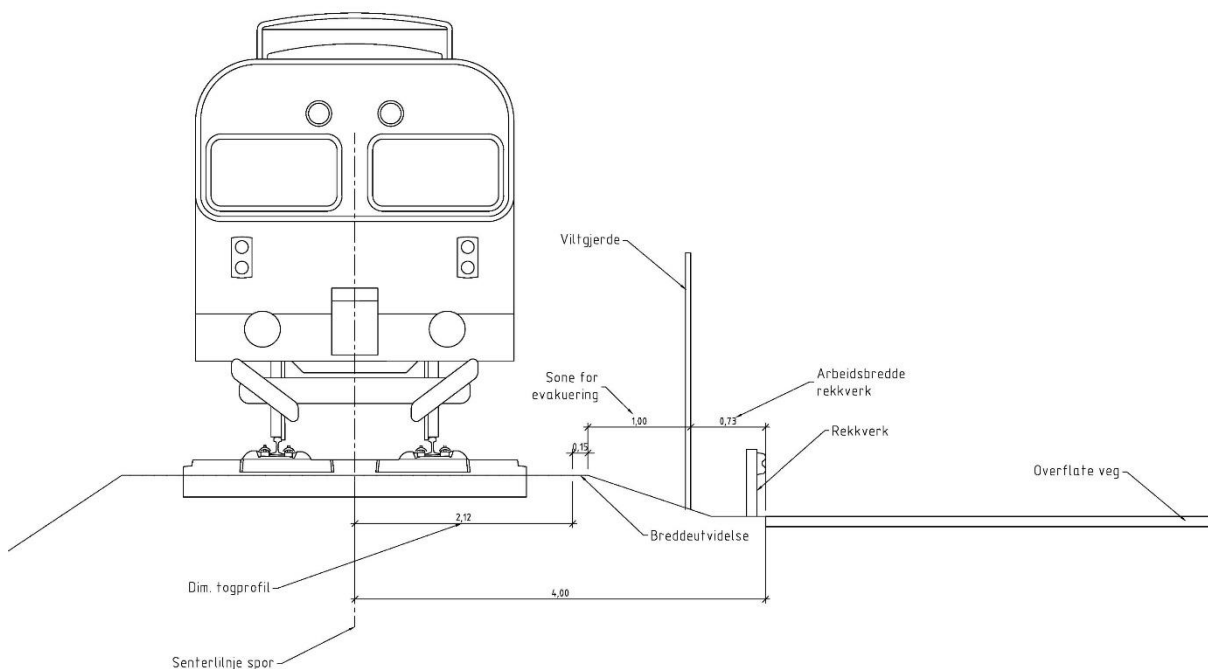
Det skal etableres gjerde på begge sider av jernbanen på strekningen fra Sørelva brøytestasjon til nordsiden av Lønsdal stasjon. Gjerdet skal bygges som en lukket løsning mellom snøoverbygget ved Sørelva brøytestasjon og slutt punktet for eksisterende sikringsgjerde nord for Lønsdal stasjon. Gjerdet skal bygges og ferdigstilles i løpet av en barmarksesong.

Det skal etableres evakueringsporter med jevne mellomrom, ca. 200 meter, langs hele strekningen for evakuering av togpassasjerer ved behov.

Som hovedprinsipp plasseres gjerdet i eiendomsgrensen til Bane NOR. Dette er avklart med Statskog som eier naboeiendommen. Det er behov for tilpasse plasseringen av ulike hensyn. Gjerdet plasseres

med minimum 3,2 m avstand fra spormidtd. Minimum avstand er dimensjonert ut fra den største togtypen og 1 m til evakuering på siden.

På strekning der jernbanen går i nærføring med E6 (NB ca. 598 – 598,5.) må gjerdet plasseres slik at jernbanens og vegens arealbehov blir best mulig ivaretatt. Bane NORs tekniske regelverk sier at det skal være rekkverk på veg når vegkant er nærmere spormidtd enn 9,0 m. Det skal derfor etableres rekkverk i tillegg til gjerdet på denne strekningen. Sikringsgjerdet bør ligge min 3,2 m fra spormidtd, og utenfor arbeidsbredde for vegrekkverk. Det må derfor velges en rekkverkstype som har liten arbeidsbredde. Prinsippsnitt for plassering av gjerde og rekkverk er vist i Figur 5-3. Dette skal gjøres i samråd med Nye Veier og Statens vegvesen.



Figur 5-3 Tverrsnitt i situasjon med nærføring mellom jernbane og E6, med rekkverk og sikringsgjerde.

For å ivareta funksjon som stengsel for vilt må gjerdet plasseres slik at det ikke blir nedsnødd. Gjerdet er derfor på enkelte strekninger foreslått plassert nært sporet, på toppen av skråning. Der det er stikkrenner vil gjerdet likevel måtte gå ned i skråningen for å gi tilkomst for å brøyte opp stikkrennene om våren. På en strekning mellom Sørelva brøytestasjon og Rausteinbekken er gjerdet plassert på topp av skråning lenger fra sporet og utenfor Bane NORs eiendom, for ikke å bli nedsnødd. På en del av denne strekningen er det foreslått at gjerdet plasseres innenfor Saltfjellet landskapsvernområde. Dette krever dispensasjon fra verneforskriften.

For å ivareta reindriftas behov for å krysse jernbanen skal det etableres porter innenfor bestemmelsesområdene #2 og #3 i plankartet. Det er ved Sørelva – Lønsforsen, «Hytteparkering» og Hotellet. Portene skal ha lysåpning med minst 6 meter bredde, og avstand mellom porter på hver side av banen må være så kort som mulig. Gjerdet trekkes derfor inn mot portene. Kryssingsstedene og portene skal plasseres og utformes i samråd med Saltfjellet reinbeitedistrikt.

Plasseringen av gjerdet må tilpasses ved punkter som er tilrettelagt for at folk skal kunne krysse jernbanen. Dette gjelder i området ved Lønsforsen/Lønsdal søndre (NB km ca. 598,7) der det planlegges nytt kryssingspunkt med gangbru innenfor bestemmelsesområde #1, eksisterende rør ved NB km ca. 599,5 innenfor bestemmelsesområde #3 og kulvert/gangrør ved Lønsdal stasjon (bestemmelsesområde #4). Gjerdet skal plasseres slik at det leder inn mot kryssingspunktene.

Ved Lønsdal stasjon plasseres gjerdet på utsiden av stasjonsområdet da Bane NOR har behov for bruk av stasjonsområdet og tilgang til sporene. Stasjonsområdet kan da fortsatt brukes til parkering. For å hindre at dyr kommer inn på stasjonsområdet skal det anlegges ferist og ev. port eller andre tiltak, der gjerdet krysser vegen. Dette skal gjøres i samråd med Fylkeskommunen som vegeier.

I sørenden av stasjonsområdet plasseres gjerdet slik at det leder inn til eksisterende gangrør. For å gi adgang til fritidsboliger øst for stasjonsområdet skal det etableres gangporter ved eksisterende adkomststier. På østsiden av parkeringsplassen plasseres gjerdet utenfor Bane NORs eiendom, nedenfor skråningen og mot kraftledningen, av hensyn til snøbrøyting. Ved nedlagt planovergang i nordenden av stasjonsområdet etableres låst port for å gi tilgang til pukkverksområdet.

### 5.2.2 Gjerde til beitehage for reindrift

Nord for eksisterende gjerdeanlegg for reindrift ved Sørelva planlegges det å bygge gjerde for å etablere beitehage for reindrift. Dette gjerdet skal bygges og ferdigstilles samtidig med gjerdet langs jernbanen. Beitehagen og nytt gjerde etableres mellom det eksisterende gjerdeanlegget og nytt gjerde langs jernbanen. Hensikten er å ivareta reindriftenes behov for å krysse jernbanen ved flytting av rein fra vest til øst i reinbeitedistriktet.

Gjerdet er plassert i en trasè der det er lite snø, utenfor Bane NORs eiendom. Trasèen er målt inn med gps av reinbeitedistriktet og drøftet med Statskog som er grunneier. Det kan være behov for å etablere gangporter for å ivareta allmenn ferdsel gjennom området.

Landbruks- og matdepartementet har godkjent utvidelse av gjerdeanlegget ved Ryphågen den 17.10.2016. Dette gjerdet er ikke bygd enda, og det planlegges nå å flytte gjerdetrasèen til lokalisering som beskrevet ovenfor og vist i plankartet. Ny lokalisering må godkjennes etter reindriftenes lov.

Deler av det planlagte gjerdet vil ligge innenfor Saltfjellet landskapsvernområde. Dette krever dispensasjon fra verneforskriften.

### 5.3 Tilrettelegging for friluftsliv og fritidsbebyggelse

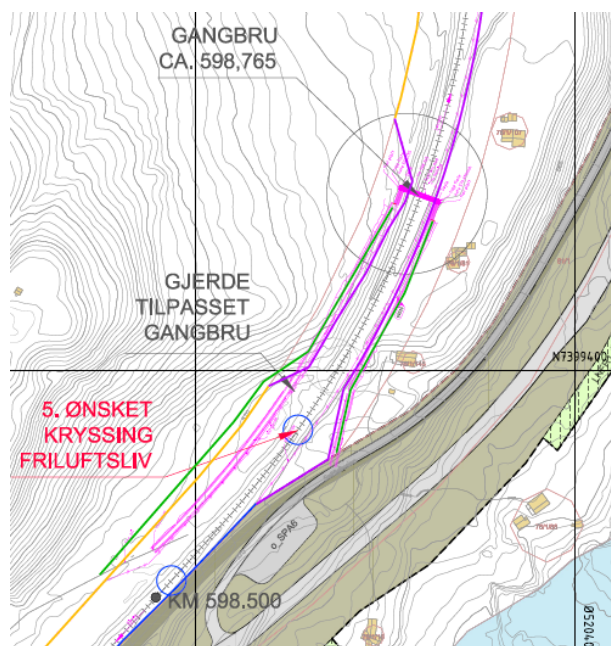
Planoverganger er en av de største sikkerhetsrisikoene på jernbanen. Bane NOR oppretter derfor ikke nye planoverganger. Det er ingen eksisterende planoverganger på strekningen som reguleres og kryssingspunkter på denne strekningen må derfor være planskilte.

Det tilrettelegges for kryssing av jernbanen tre steder på strekningen, ved NB km ca. 598,7 (Lønsforsen/Lønsdal søndre), NB km ca. 599,5 (eksisterende rør) og NB km ca. 601,9 (eksisterende gangrør Lønsdal stasjon). Kryssingspunktene er lokalisert i tilknytning til eksisterende eller regulerte parkeringsplasser. Kryssingstedene er regulert med bestemmelsesområder i plankartet og tiltakene som er beskrevet skal gjennomføres samtidig med at sikringsgjerdet langs jernbanen bygges. I tillegg til disse kryssingspunktene vil det være tilgang til områdene på vestsida av jernbanen fra Sørelva brøytestasjon.

### 5.3.1 Gangbru Lønsforsen/Lønsdal søndre

I området ved Lønsforsen/Lønsdal søndre (bestemmelsesområde #1) planlegges det å etablere ny gangbru over jernbanen. Det skal opparbeides turveg med minimum bredde på 1,5 meter med fast dekke (f.eks. grus) mellom parkeringsplass ved E6 og ny bru (eller ny kulvert). Det skal også opparbeides sti mellom ny bru og eksisterende sti som går sørover på vestsiden av banen. Kryssingpunktet vil gi adgang til fritidsboliger på vestsiden av jernbanen. Mulig plassering av bru, gjerde og stier er vist sammen med reguleringsplan for ny E6 i Figur 5-4.

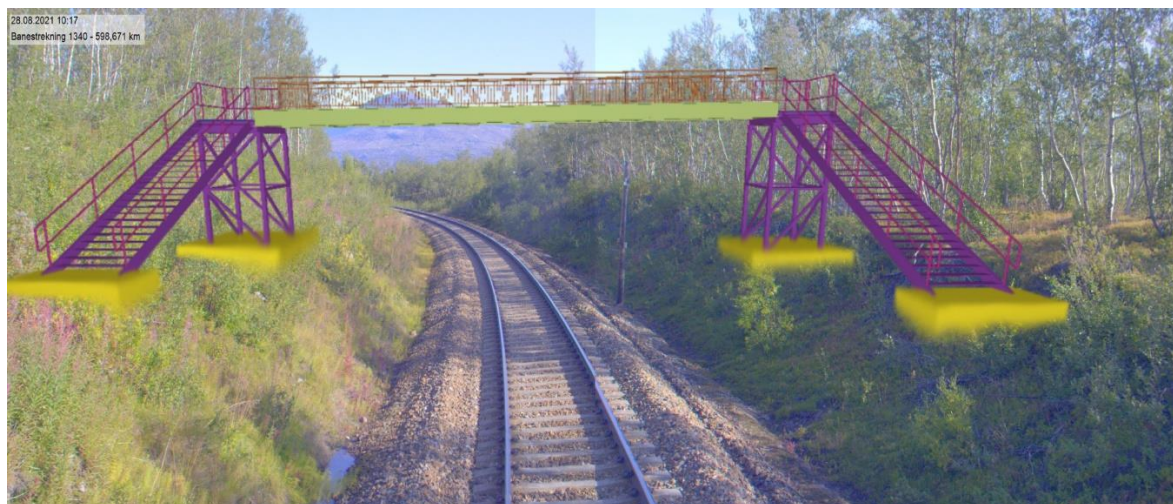
Det er utarbeidet et forprosjekt for gangbru i stål. Brua er foreslått plassert der banen går i skjæring ved km ca. 598,76. Dette gjør at konstruksjonen av gangbrua reduseres. Ved plassering er det også tatt hensyn til eksisterende fritidsbebyggelse i området.



Figur 5-4 Mulig lokalisering av gangbru i området Lønsforsen/Lønsdal søndre. Gangbru er vist med rosa linje og gjerde er vist med rosa/lilla linjer. Ny turveg og sti er vist med grønn linje. Regulert E6 og parkeringsplass (o\_SPA6) er vist med lys grå flater.

Fri høyde under brua må utredes videre for å sikre tilstrekkelig høyde for kontaktledning. Det er per nå ikke kontaktledning på Nordlandsbanen, men det tas hensyn til dette kravet for å legge til rette for eventuell fremtidig elektrifisering av Nordlandsbanen. Mulig konstruksjon og plassering er illustrert i Figur 5-5.

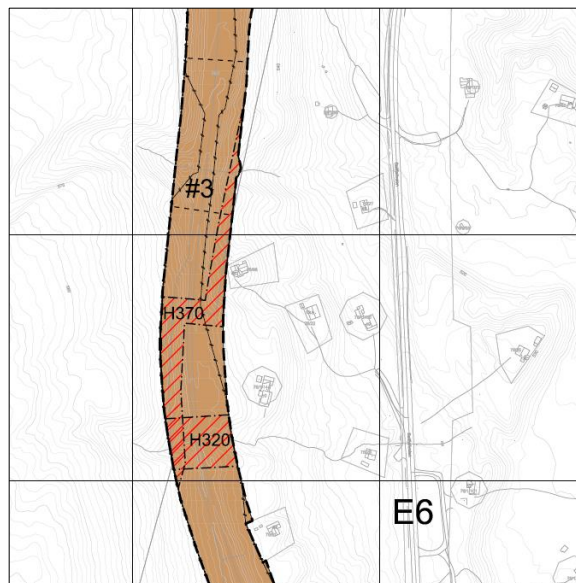
Da de tilliggende områdene ikke er egnet, eller er tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne samt at sannsynligheten for områdene vil bli tilrettelagt med universell utforming er veldig lav, er det vurdert at det ikke er krav om universell utforming for brua og stiene.



Figur 5-5 Visualisering av mulig utforming av ny gangbru i området Lønsforsen/Lønsdal søndre.

### 5.3.2 Rør ved banens km ca. 599,5

Eksisterende rør hvor det er mulig å krysse under banen ved NB km 599,5 ligger innenfor bestemmelsesområde #3 i plankartet. Røret er 2 meter i diameter. Det skal tilrettelegges for ferdsel av gående ved at det etableres sti som leder inn til røret på begge sider og at bunnen i røret tilrettelegges for gående. Det skal også opparbeides turveg med fast dekke (f.eks. grus) og med minimum bredde på 1,5 meter mellom parkeringsplass ved E6 og rør under jernbanen. Røret vil sannsynligvis være nedsnødd mesteparten av vinteren.



Figur 5-6 Eksisterende rør ved banens km 599,5 hvor det er mulig å krysse under banen ligger innenfor bestemmelsesområde #3.

### 5.3.3 Lønsdal stasjon

Gjerdet settes opp utenfor stasjonsområdet slik at det fortsatt vil være mulig å parkere på stasjonsområdet. Det skal etableres gangporter i gjerdet der gjerdet krysser adkomststier til fritidsbebyggelse (3 steder) på østsiden av stasjonsområdet. Det skal også etableres turveg med fast dekke (f.eks. grus) og minimum bredde 1,5 meter på utsiden av gjerdet fra parkeringsplassen til eksisterende gangrør/kulvert i bestemmelsesområde #4, i sørenden av stasjonsområdet.

På vestsiden av stasjonsområdet skal det etableres sti på utsiden av gjerdet fra eksisterende gangrør/kulvert og nordover til veggen til pukkverket. Dette vil gi adkomst til fritidsboligene som ligger på vestsiden av jernbanen, nord for stasjonsområdet.

### 5.3.4 Beitehage Sørelva

Det skal etableres kjøreporter og gangporter i gjerdet. Ved endelig bestemmelse av gangporter skal naboer og kommunen høres. Gangporter skal ivareta friluftslivets behov for å krysse.

### 5.4 Tilrettelegging for reindrift

For å ivareta reindriften skal det etableres porter tre steder, innenfor bestemmelsesområdene #2 og #3 i plankartet samt gjerde for beitehage. I tillegg kan reindriften krysse gjennom Lønsdal stasjonsområde. I tillegg skal det etableres beitehage ved Sørelva. Dette er beskrevet nærmere i kap. 5.2.1 og 5.2.2.

### 5.5 Hensynssoner

Aktsomhetsområder for flom i NVE atlas reguleres til faresone for flom (H320). Stikkrenner, kulverter o.l. skal dimensjoneres for 200-årsflom med påslag for klimaendringer. Det tillates mindre tiltak som ikke omfatter døgnopphold og/eller hvor minimale materielle verdier er berørt, f.eks. tiltak for å tilrettelegges for allmenn ferdsel.

Langs eksisterende 22 kV kraftlinje reguleres 20 m bred faresone høyspenningsanlegg (H 370). Det tillates å etablere sikringsgjerde innenfor sonen. Øvrige inngrep og bruk av fareområdet skal avklares med linjeeier.

Areal som vil ligge innenfor planlagt gjerde for reindrifta ved Sørelva reguleres med hensynssone for reindrift (H520). Dette området kan brukes som beitehage.

#### **5.6 Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser)**

Gjeldende reguleringsplan for E6 Sørelva - Viskis har rekkefølgebestemmelse om at anleggsarbeid for ny E6 ikke kan starte før det er etablert sikringsgjerde langs jernbanen mellom Lønsdal stasjon og Sørelva. I arbeidet med denne planen er det kommet frem at anleggsarbeidet kan starte samme sesong som gjerdes bygges. Det er gitt rekkefølgebestemmelse om dette i denne planen.

Det er også gitt rekkefølgebestemmelser om at vegrekkverk på strekning hvor jernbane går i nærføring med eksisterende E6 og tiltak for tilrettelegging for friluftsliv, fritidsbebyggelse og reindrift som beskrevet i kap. 5.3 og 5.4, skal bygges ferdigstilles samtidig med sikringsgjerdet langs jernbanen.

## 6 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

### 6.1 Avvik fra overordnede planer

Planen er stort sett ikke i samsvar med kommuneplanens arealdel. Der er planområdet er avsatt til LNF-område og LNF-område med spredt fritidsbebyggelse.

### 6.2 Landskap

Tiltakene skal etableres langs jernbanen og stort sett innenfor Bane NOR sin eiendom, i tilknytning til eksisterende inngrep.

Etablering av gjerde, gangbru over jernbanen og stier for adkomst til hytter og friluftsliv vurderes å medføre små landskapsinngrep. Landskapet i området er sårbart og det er viktig at tiltakene utføres med minst mulig inngrep.

Etablering av gjerdet vil skje ved hjelp av lette maskiner. Noe rydding av skog vil foregå i forbindelse med utstrekking av gjerdet. Kantvegetasjon langs vassdrag skal berøres minst mulig.

Maskinene vil ha mulighet til å bruke jernbanetraseen og anleggsveger til denne der de finnes. For å unngå store negative effekter på vegetasjon bør en unngå å legge anleggstrafikken til de mest sårbare områdene.

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.

Gjerdet utformes som et nettinggjerde og vil ha en gjennomsliktig karakter og vil kun oppleves når en er nært. Det vurderes at tiltakene ikke vil ha vesentlig fjernvirkning. Ut fra dette vurderes at planen ikke vil medføre vesentlige negative konsekvenser for landskapet.



Figur 6-1 Sikringsgjerde som er bygd nord for Lønsdal stasjon.

### 6.3 Kulturminner og kulturmiljø

Det vurderes at planforslaget ikke vil berøre eller gi negative konsekvenser for kulturminner.



## 6.4 Naturverdier/naturmangfold

### *Drøfting av Naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser §§8-12*

Det er krav om utredning/vurdering av kunnskapsgrunnlag og konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslege prinsipper for ivaretagelse av naturmiljø ved all utøving av offentlig myndighet i Naturmangfoldloven § 7, jf §§ 8 – 12. Tiltakene vil berøre naturareal og kommer inn under dette kravet.

### *Tiltakets påvirkning på naturmangfold*

Registrerte arter med forvaltningsinteresse ved Lønsdal stasjon, de fleste er planter, vurderes ikke å bli vesentlig berørt av tiltaket.

Tiltaket vurderes å være positivt for ørn ved av risiko for tap reduseres ved at sannsynlighet for dyrekadaver på jernbanelinja reduseres.

Gaupe og jerv vil klatre over gjerdet. Småvilt vil krysse under gjerdet.

Det er ikke kjente vilttrekk på tvers av dalen. Det oppholder seg elg i området vår/sommer/høst. Muligheten for elg til å trekke over dalen blir redusert. Elg kan i fremtiden kun trekke over dalen på sørsiden av snøoverbygget ved Sørelva brøytestasjon og over tunneler på nordsiden. Det forventes at elgen vil tilpasse sine eventuelle trekk over dalen til mulighetene som finnes i løpet av relativt få år. Reinbeitedistriktet har erfart at tamrein tilpasser sine trekk til nye inngrep i løpet av en 5-10 års periode.

Etablering av gjerde kan også føre til tap av fugl som følge av påflygning, men samtidig redusere tap av ørn.

Bane NOR har i 2022 satt i gang prosjekt der NINA skal gjøre undersøkelser for å gi mer kunnskap om hvordan gjerder på Nordlandsbanen påvirker fugl generelt og hvilke tiltak som kan settes i gang for å redusere eventuelle skader på fugl. Rapport vil sannsynligvis ferdigstilles innen 3 eller 4 år etter prosjektets oppstart, dvs. i 2025 eller 2026.

NINA v/Kjetil Bevanger undersøkte undersøkte Reingjerder som dødelighetsfaktor for fugl i Finnmark i 1992-1994. Det ble foretatt registreringer av kollisjonsdrepte fugler langs et utvalg av gjerdetraser i Finnmark. Undersøkelsen viste at det kan antas at det i gjennomsnitt drepes minst 2 ryper per km reingjerde per år i Finnmark, etter at det er korrigert for feilkilder. (Bevanger, Kjetil, 1995)

Undersøkelser foretatt i tilknytning til problemer omkring kraftledninger og fugl har sannsynliggjort at hønsefugl generelt er utsatt for å kollidere med kunstige lufthindringer på grunn av at de har relativt dårlig manøvreringsevne. Kombinert med relativt uskarpt syn og en betydelig aktivitet i perioder med dårlig belysning, kan dette føre til at hønsefugler lokalt kan oppleve en betydelig ekstra dødelighet på grunn av dette. Det er også vist at hønsefugler synes å kollidere oftere i tilknytning til enkelte terrengformasjoner enn andre. Lokalt kan dette være forsenkninger, åsrygger, myrglenner i skogen o.l. Når potensielle kollisjonselementer som gjerder krysser slike ledelinjer, vil sannsynligheten for å få kollisjoner øke.

Dersom resultater fra undersøkelsene fra Finnmark legges til grunn, vil en kunne anslå at minst ca. 14 ryper vil bli dø som følge av påflygning på denne strekningen hvert år. 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.

Gjerdet bygges med netting med relativt stor avstand mellom trådene. Undersøkelsene til Bevanger har vist at ryper i noen tilfeller 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.

Landskapsinngrepene tiltakene medfører vurderes å ha små konsekvenser for naturmangfold.

Samlet vurderes at tiltakene ikke vil gi vesentlig økt belastning på sårbare naturverdier.

#### *§8 Kunnskap om naturmangfold i området og § 9 om føre-var-prinsippet*

Informasjon om naturmangfold i området er basert på eksisterende naturinformasjon som er hentet fra naturbase (Miljødirektoratet) og artskart (Artsdatabanken), Banedata samt opplysninger fra Reinbeitedistriktet, kommunens viltansvarlig og Statskog. Tiltaket ligger langs eksisterende jernbanetrase og vi vurderer at kunnskapen om naturmangfoldet i planområdet og virkning av tiltaket som tilstrekkelig i forhold til sakens karakter og potensiale for skade på naturmiljø.

Tiltaket vil ikke berøre viktige naturtyper eller andre områder/lokaliteter med særlig verdi for naturmangfold. Ut fra kjent kunnskap og berggrunn/løsmasser i planområdet er det heller ikke grunnlag for å anta at viktige naturverdier kan bli skadelidende. Det vurderes at det ikke er sannsynlig at tiltaket vil medføre vesentlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, flora, landskap og geologi. Føre-var prinsippet i naturmangfoldlovens § 9 kommer derfor ikke til anvendelse.

#### *§10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet*

Jernbanen går parallelt med E6 gjennom planstrekningen. Det er hyttefelt på østsiden av banen ved Lønsdal og det ligger også spredte hytter på vestsiden av banen. Sikringsgjerdet vil i stor grad følge jernbanetraséen og stasjonsområdet ved Lønsdal, og ligge innenfor banegrund. Utvidelse av reingjerdet ved Sørelva ligger i tilknytning til eksisterende gjerdeanlegg og vil erstatte reingjerde som er godkjent, men ikke etablert ved Ryphågen.

#### *§ 11 kostnader ved miljøforringelse og § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder*

Tiltaket fører ikke til skade på naturmangfold av en slik karakter at kompensierende tiltak for trekk av elg som f.eks. bygging av viltoverganger, er aktuelt.

Reingjerde ved Sørelva vil delvis ligge innenfor Saltfjellet landskapsvernområde. Forskriften til verneområdet (§3, 3.ledd bokstav e) åpner for at forvaltningsmyndigheten etter søknad kan gi dispensasjon til oppføring av reindriftgjerder. Eventuelle vilkår i dispensasjonen fra verneområdestyret angående reingjerde må ivaretas ved bygging og drift av gjerdet.

## **6.5 Friluftsliv, fritidsbebyggelse, barns interesser, støy**

Gjerdet vil være en barriere for ferdsel. Jernbanen er imidlertid allerede en barriere. Sammenlignet med dagens situasjon for lovlig kryssing av jernbanen vurderes gjennomføring av tiltak å være positivt for friluftsliv ved at det blir etablert gangbru over banen i området ved Lønsforsen.

Det vil også være positivt at godkjent gjerde og beithage ved Ryphågen flyttes nedover i terrenget mot jernbanen da dette området vurderes å være mindre egnet og attraktivt for friluftsliv.

Planforslaget vurderes å ikke ville berøre eller gi negative konsekvenser for barn, utover friluftslivsinteresser.

Opplevd virkning for folk som har fritidsbolig i området vil sannsynligvis likevel være negativ da de har krysset ulovlig over banen mange steder. De vil oppleve at det blir lengre avstand for å komme til

områdene på vestsiden av banen. Ved Lønsdal stasjon krysser mange ved den nedlagte planovergangen. Gangrøret/kulverten ligger ca. 0,5 km lenger sør og mange vil oppleve at det får 1 km lenger veg dersom de skal til sti som går fra pukkverket. Fritidsboliger lenger nord på vestsiden av jernbanen får ca. 0,5 - 0,7 km lenger veg å gå når de må krysse i gangrøret. Avbøtende tiltak her er at det anlegges sti langs gjerdet på vestsiden av stasjonsområdet. Gjerdet vurderes ikke å medføre negative endringer for tilkomst til øvrig fritidsbebyggelse i området.

Fra gangrøret/kulverten ved Lønsdal stasjon vil det være ca. 0,8 km til rør for kryssing ved NB km 599,5 og videre derfra ca. 2,4 km til ny gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen. Avstandene mellom kryssingspunktene kan oppleves som lang omveg for å krysse banen. Om vinteren vil også rør ved km 599,5 sannsynligvis være nedsnødd og ikke fungere. Kulvert ved Lønsdal stasjon og gangbru ved Lønsdal søndre/Lønsforsen vil fungere hele året, inkludert vinters tid. Avstanden mellom de lovlige kryssingspunktene vil sannsynligvis være ca. 3,2 km. Dette kan gi risiko for at folk klipper hull i gjerdet for å krysse.

Etablering av gjerde medfører ingen endringer av støyforholdene.

## 6.6 Naturressurser, reindrift

Planen vurderes samlet å være positiv for reindrift ved at risiko for påkjørsel av rein og dermed tap av rein reduseres. Gjerdet vil stenge for enkel kryssing/trekk øst-vest. Dette vil medføre at driften må legges om slik at kryssingen foregår kontrollert ved driving gjennom porter. Reinbeitedistriktets behov for kryssing vurderes å være ivaretatt, både gjennom lokalisering og utforming av porter.

Utvidelse av gjerdeanlegget ved Sørelva med beitehage vil medføre en vesentlig effektivisering av driften, herunder merking, slakting, og skilling av rein. Det vil også medføre en lemping av belastningen på dyrene og naturen for øvrig i de nevnte reindriftoptimaliseringen.

Planen vurderes ikke å medføre endringer for sand- og grusforekomstene Sørelva og Dypenådal, og pukkforekomsten Lønsdal.

## 6.7 Trafikkforhold

På strekningen Nordlandsbanen km ca. 597,8 til 598,6, ca. 2 km nord for Sørelva brøytestasjon, går E6 og jernbanen i dagens situasjon i nærføring. Ny E6 er regulert med større avstand til banen. Oppføring av gjerde kan i dagens situasjon ha uønskede konsekvenser i form av økt fare for dyrepåkjørsler. Som et ledd i arbeidet med prosjektering av gjerdet er det derfor gjennomført en risikovurdering for farer som kan oppstå i området. (Multiconsult, 2022). For å ivareta sikkerhet på veg og jernbane i dagens situasjon skal det i tillegg til gjerdet, etableres vegrekkverk på denne strekningen. Det kan være aktuelt å sette ned tillatt hastighet for kjøretøy på strekningen. Hastighetsnedsettelse kan være et midlertidig tiltak som iverksettes for de periodene på vinteren risiko for dyrepåkjørsler er størst. Det kan også være behov for skilting som forklarer hvorfor det er nedsatt hastighet.

## 6.8 Teknisk infrastruktur

Deler av gjerdet går innenfor faresonen til 22 KV kraftledning.

Gjerdet langs jernbanen tilpasses ved stikkrenner langs jernbanen slik at det blir tilgang for å brøyte opp stikkrennene om våren.

## 6.9 Næring

Planen vurderes ikke å medføre negative virkninger for næringsliv.

**6.10 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater**

Tiltakene vurderes ikke å medføre økonomiske konsekvenser for kommunen.

Bane NOR og Nye Veier vil inngå avtale om utbygging og deling av kostnader for gjennomføring av tiltakene.

**6.11 Interessemotsetninger, avveining av konsekvenser /virkninger**

Det er identifisert interessemotsetninger mellom behov for å redusere antall dyrepåkjørsler og øke sikkerheten på jernbanen mot reindriftas behov for flytting og driving over dalen og jernbanen, folks vaner og ønsker om å krysse jernbanen flere steder, ulemper ved at fugl blir drept ved påflyvning og at elgens mulighet for å trekke på tvers av dalen blir redusert.

Med tiltak for tilrettelegging for reindrift, tilrettelegging for friluftsliv og fritidsbebyggelse og for vilt som beskrevet, vurderes planen i sum å være positiv for miljø og samfunn.

## 7 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen, rapport 10227263-PLAN-PBL-007. Hensikten med en ROS-analyse er å gjennomføre en systematisk kartlegging av mulige uønskede hendelser som har betydning for om arealet er egnet til foreslått utbyggingsformål, for derigjennom å identifisere hvordan prosjektet ev. bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, jf. plan- og bygningslovens § 4-3.

ROS-analysen peker på avbøtende tiltak som vil redusere sannsynligheten for og konsekvensene av de ulike hendelsene. Det må rettes fokus mot disse forholdene i den videre planprosessen.

Sammendrag av foreslåtte tiltak i reguleringsplan:

TILTAK - Reguleringsplan		
Uønsket hendelse:		Tiltak i planen:
<b>Naturgitte forhold/naturhendelser</b>		
Nr.1	Flom i vassdrag	Det er lagt inn faresone H320 for flom for områder som ligger i aktsomhetsområder for flom (NVE atlas) med tilknyttede planbestemmelser:  <i>«Stikkrenner, kulverter o.l. skal dimensjoneres for 200-årsflom med påslag for klimaendringer. Mindre tiltak som ikke omfatter døgnopphold og/eller hvor minimale materielle verdier er berørt tillates, f.eks. tiltak for å tilrettelegge for allmenn ferdsel.»</i>
<b>Menneske- og virksomhetsbaserte farer</b>		
Nr.2	Andre ulykkespunkt – Sammenstøt mellom kjøretøy og reinsdyr	Ikke egnet for tiltak i reguleringsplan.
Nr.3	Andre ulykkespunkt – Vogntog eller større kjøretøy havner inn på jernbanen	Det skal etableres vegrekkverk på strekning der det er nærføring mellom E6 og jernbanen.
Nr.4	Andre ulykkespunkt – Kjøretøy blir truffet av eller kolliderer med viltgjerdet på veien.	Det skal etableres vegrekkverk på strekning der det er nærføring mellom E6 og jernbanen.
Nr.5	Andre ulykkespunkt – Sammenstøt mellom tog og reinsdyr.	Gjerdet bygges som en lukket løsning slik at det ikke kommer dyr innenfor gjerdet.

## 8 Gjennomføring

Bygging av gjerdet er en forutsetning for at anleggsarbeidet for bygging av ny E6 kan starte. Styret i Nye Veier prioriterte E6 Sørelva – Borkamo for utbygging den 16.12.21. Nye Veier planlegger for anleggsstart våren 2023. Så langt vi kjenner til er det ikke bestemt hvor anleggsarbeidet skal starte enda. Slik det ser ut ønsker Bane NOR å bygge gjerde med tilhørende tiltak i 2023.

Bygging av gjerde langs jernbanen utenfor Bane NORs grunn forutsetter at Bane NOR erverver grunn som blir liggende mellom jernbanen og gjerdet. Reinbeitedistriktet har bruksrett på Statskog sin grunn, og det er derfor ikke behov for å erverve eiendom for å etablere reingjerde og beitehage.

Sikringsgjerdene vurderes å være detaljert avklart i denne reguleringsplanen og er unntatt søknadsplikt jf. pbl § 20-6. Dette innebærer bla. at det ikke vil bli sendt ut nabovarsel før gjerdet blir bygd.

Det må avklares om det må søkes om og godkjennes omlegging av flyttleier for reindrift, før byggingen av gjerde langs jernbanen kan starte.

Etablering av gjerde innenfor Saltfjellet landskapsvernområde forutsetter dispensasjon fra verneforskriften.

Etablering av gjerde for reindriften ved Sørelva forutsetter godkjenning etter reindriftsloven.

## 9 Referanseliste

Bevanger, Kjetil. (1995). *Reingjerder som dødelighetsfaktor for fugl*. Trondheim: NINA.  
Multiconsult. (2022). *Risikovurdering viltgjerde og nærføring vei - jernbane, IUP-00-Q-29695*.

## 10 Vedlegg

Plankart, 1:2000, datert 23.06.2022

Reguleringsbestemmelser: 10227263-PLAN-PBL-003, datert 23.06.2022

ROS-analyse: 10227263-PLAN-PBL-005, datert 23.06.2022

Risikoanalyse: IUP-00-Q-29695 - Nordlandsbanen Sørelva – Lønsdal stasjon Revisjon: 00E

Risikovurdering viltgjerde og nærføring vei – jernbane, Bane NOR, datert 10.03.2022

Varselsbrev, adresseliste og annonser

Notat innkomne merknader/forhåndsuttalelser, 10227263-PLAN-NOT-001, datert 23.06.2022

Kopi av innkomne uttalelser/innsspill til oppstartsmelding