



Notat

OPPDRAAG	10252587-100	DOKUMENTKODE	10252587-100- PLAN-NOT-002
EMNE	Sammenstilling av merknader til varsel om oppstart	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Bane NOR	OPPDRAAGSLEDER	Ørjan Edvardsen
KONTAKTPERSON	Anh Vu Nguyen	UTARBEIDET AV	Berdal, Adrian Nøstan
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Seksjon By- og områdeutvikling Midt

Oppstart av planarbeid for reguleringsplan for planovergangstiltak ved Hanestad, Rendalen kommune ble kunngjort den 11. april 2025. Det ble varslet i form av oppslag i avisa Østlendingen og på kommunens hjemmesider samt i digitalt brev til følgende:

- Grunneiere
- Naboer
- Berørte myndigheter

Det er mottatt 17 uttalelser til varsling av oppstart av planarbeid fra følgende aktører: Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren i Innlandet, DSB, Mattilsynet, NVE, Sametinget, Norges Lestebileier-Forbund Innlandet, Oppsittere langs Stasjonsveien, Vidar Andreassen, Arnold Engseth, Tore Øivind Engseth, Anne Elisabeth & Erling Øvergaard, Vidar Håkon Havn, Rønnaug Øien, Toril Andreassen, Synnøve Lunde & Roar Tobro og Tollef Erik Solhaug.

00	13.10.2025	Første versjon	Adrian Nøstan Berdal	Vidar Iversen	Ørjan Edvardsen
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



1 Innlandet Fylkeskommune

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
1. Innlandet Fylkeskommune (19.05.25)	<u>Plan- og miljømessige hensyn</u> Innlandet Fylkeskommune forutsetter at regionale planer legges til grunn for planarbeidet, og at relevante bestemmelser i KPA videreføres. Det henvises til gjeldende planer for Innlandet, inkludert regional plan for klima, energi og naturmangfold (2023). Planområdet ligger nær et kalvings- og oppvekstområde for villrein i Sølnekletten. Det må vurderes hvordan tiltakene påvirker villreinen, og miljøoppfølgingsplanen må konkret beskrive hensyn til reinen. Anleggsarbeid nær leveområdet bør skje i mindre sårbare perioder. Reguleringsplanen innebærer en ny kryssing av vannforekomsten "002-4481-R Kiva Nedre Kivfallet kraftverk - Glåma", som har dårlig økologisk potensial. Det er viktig at kryssingsmetoden ikke forringer vannforekomsten ytterligere. <u>Kulturarv</u> <i>Nyere tids kulturminner</i> Planområdet går gjennom kulturlandskap med flere verneverdige bygningsmiljøer, inkludert fredede bygninger på Vestre Hanestad og i nærheten av Hanestad kirke. Tiltakene må tilpasses terrenget for å unngå omfattende skjæringer og fyllinger. En truet bygning i løa ved Østre Hanestad blir berørt av veitraseen. Bygningen har høy verneverdi og bør ivaretas. Flytting frarådes, men om nødvendig bør den plasseres slik at bruk og bevaring sikres.	Tas til etterretning. Tas til orientering. Det er planlagt få skjæringer og fyllinger i planen, da området er relativt flatt. Hanestad kirke og bygninger ved Vestre Hanestad berøres ikke av planforslaget. Løa vil bli berørt. Det vil opprettes dialog med kommunen om eventuell flytting.	



	<i>Automatisk freda kulturminner</i> Sannsynligheten for fredete kulturminner i planområdet vurderes som lav, og høydedata (LIDAR) viser ingen indikasjoner på slike. Arkeologisk registrering anses ikke nødvendig, men aktsomhets- og meldeplikten må følges ved eventuelle funn. <u>Samferdsel</u> Planområdet grenser til fylkesveg 2216 (Hanestadveien). Det må gjøres grundige vurderinger av trafikale og trafikksikkerhetsmessige konsekvenser i anleggs- og driftsperioden	Det vil bli lagt til bestemmelser som sikrer automatisk freda kulturminner. Tas til etterretning.	
--	---	---	--

2 Statsforvalteren i Innlandet



Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
2. Statsforvalteren i Innlandet (14.05.25)	Statsforvalteren viser til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, og forutsetter at relevante føringer legges til grunn. Planforslaget må ta hensyn til medvirkning, ROS-analyse, klima, miljø, naturmangfold, støy, luftforurensing, jordvern, vassdragsvern, massehåndtering og kulturlandskap. <u>Naturmangfold</u> Planområdet er ikke NiN-kartlagt, bortsett fra et lite område ved Hanestad stasjon. Det er registrert flere sårbare eller nær truede arter, og tiltakshaver må sikre at deres habitat ikke påvirkes negativt. <u>Jordvern</u> Omdisponering av dyrka jord må vurderes strengere i tråd med nasjonal jordvernstrategi. Alternativer som ikke medfører tap av dyrka/dyrkbar mark skal utredes. På gbnr. 31/21 bør veien følge Stasjonsveien for å unngå uheldig arrondering av dyrka mark. En matjordplan bør utarbeides for å sikre framtidig matproduksjon. <u>Samfunnssikkerhet og beredskap</u> ROS-analysen må utarbeides i henhold til plan- og bygningsloven, med nasjonale klimaframskrivninger som kunnskapsgrunnlag. Veier til boliger må oppfylle veiklasse 1 eller 2, da landbruksvei klasse 3 kan være ufremkommelig ved teleløsning. <u>Vassdrag</u> Hensynet til Glomma og sidevassdrag må ivaretas, og løsninger som minimerer utfylling bør prioriteres. Kantvegetasjon må opprettholdes i samsvar med Vannressursloven §11. Konsekvenser for vannmiljøet må utredes, inkludert avbøtende tiltak for fiskebestander.	Tas til orientering. Det vil bli gjennomført en naturkartlegging. Tas til etterretning. Ny vei følger Stasjonsveien i revidert forslag. Matjordplan sikres i bestemmelser. Planbestemmelser sikrer at lokalvei innenfor planområdet dimensjoneres og utformer som helårsvei. Det vil bli gjennomført en miljøkartlegging på land og i vann. Prioritert vegløsning hensyntar Glomma for å minimere utfylling og felling av kantvegetasjon. Det er behov for plastring på en mindre del av veien som	



	<u>Plankart</u> Plankartet må følge nasjonale spesifikasjoner og legges inn i kommunens kartløsning før høring, slik at det synkroniseres med InnlandsGIS.	grenser til Glomma av hensyn til flomsikring. Tas til orientering.	
--	---	---	--

3 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
3. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) (14.04.25)	Statsforvalteren skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Hvis det er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.	Tas til orientering.	

4 Mattilsynet

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
4. Mattilsynet (15.05.25)	Mattilsynet forventer at temaene i veileder «Reguleringsplanar og Mattilsynet sitt fagområde – kva må du tenke på?» følges opp og belyses ved høring. Mattilsynet ser at følgende temaer må vies spesiell oppmerksomhet: <u>Drikkevann</u> I NGU Granada er det registrert borebrønner for vannforsyning i nærheten av planområdet. Det kan også være uregistrerte borebrønner. Kartlegging og sikringstiltak av eventuelle vannkilder i området må beskrives <u>Plantehelset</u>	Tas til orientering. Tas til etterretning.	

	Kartlegging av eventuelle planteskadegjørere og tiltak for å forhindre spredning må beskrives. Disse kan spres med jordmasser, vann, maskiner, planterester m.m.	Tas til orientering.	
	<u>Fiskehelse/fiskevelferd</u> Tiltak for å forhindre forurensing og avrenning til Glomma og Kiva, samt tiltak for å forhindre spredning av sykdommer/parasitter som rammer fisk og andre akvatiske dyr må beskrives. Det kan f.eks. nevnes at store deler av Glomma er rammet av krepsepest, og at denne nå har spredd seg nord for Braskereidfoss.	Tas til etterretning.	

5 Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
5. NVE (14.05.25)	<u>NVEs oppfølging av planarbeidet</u> Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Alle plandokument bes sendt elektronisk. <u>Generelle råd</u> NVE henviser til egne nettsider for arealplanlegging samt kartbasert veileder for å få oversikt over NVEs fag- og interesseområder samt Kartbasert veileder for reguleringsplan. NVE minner om at det er plankonsulent som har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. <u>Flom</u>	Tas til orientering. Tas til orientering. Det er gjort en flomutredning, resultatene av denne er sikret i plankart	



	NVE forutsetter at reell flomfare avklares og tas hensyn til som en del av planarbeidet. Planen må kunne dokumentere at sikkerhetskravene til TEK17 § 7-2 oppfylles. Det henvises til NVEs veileder 3/2023 og trinn 6 i Kartbasert veileder for reguleringsplan. <u>Vassdragsmiljø</u> Anlegg av ny vei bør i minst mulig grad medføre inngrep i og langs vassdraget. Tiltakshaver må vurdere om tiltaket kan gi ulempe eller skade på allmenne eller private interesser. NVE minner om aktsomhetsplikten i vannressursloven (vrl.) § 5, og krav om naturlig vegetasjonsbelte langs vassdrag med årssikker vannføring jf. vrl. § 11 for å motvirke avrenning og gi levested for planter og dyr. Det henvises til NVEs veileder 1/2021. <u>Meld inn fareutredninger</u> Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til pbl. § 2-4 og Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger. NVE ønsker også innsending av naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Det henvises til nettside: Meld inn naturfareutredninger - NVE.	og tilhørende Bestemmelser. Det er behov for en mindre fylling/plastring rett øst for Hanestad stasjon for å sikre grunnstabilitet til vei. Tas til orientering.	
--	---	---	--

6 Sametinget - Sámediggi

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
6. Sametinget - Sámediggi (28.04.25)	Etter vår vurdering er det lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sámediggi - Sametinget har derfor ingen kulturmiljøfaglige merknader til planen. Det vises til egen uttalelse fra fylkeskommunen. Sametinget minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene under eget punkt:	Tas til orientering.	



	- Skulle det under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. Melding sendes Sámediggi - Sametinget omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre arbeidet. Sametinget minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet ifølge kml. § 4-2. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.		
--	--	--	--

7 Norges Lastebileier-Forbund Innlandet

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
7. Norges Lastebileier-Forbund Innlandet (06.05.25)	Norges Lastebileier-Forbund Innlandet støtter Bane NORs arbeid for å fjerne usikrede planoverganger. I Innlandet har vi opplevd flere alvorlige ulykker. Den siste i januar da en av våre medlemmer omkom på en planovergang i Sør-Odal. Yrkessjåførene utfører daglig mange transporter til og fra gardsbruk på begge sider av Rørosbanen. I Østerdalen er det ikke uvanlig med tømmertransport over jernbanelinja. Norges Lastebileier-Forbund Innlandet mener det er en klok og trafiksikker beslutning å redusere ni usikrede planoverganger til en sikret, selv om det vil medføre lengre veg for lokalbefolkningen og nyttetransporten. Det bes om ny bru over Kiva bygges solid nok til at den tåler nødvendig tungtransport. Det gjelder både vektklasse og vegbredde. Selv om dette blir en landbruksveg med lav trafikk og liten fart, må det være plass til at to lastebiler kan møtes, altså minimum 5,5 meters bredde. Kurvatur er også viktig. Norges Lastebileier-Forbund Innlandet ønsker en positiv dialog om vegløsningen samt planovergangen.	Tas til orientering. Tas til orientering. Ny veg vil følge tekniske og geometriske krav til de ulike veiklassene som er relevante. For denne reguleringsplanen er det	



		veiklasse 3 (landbruksveg) og veiklasse 5 (tømmerbilveg).	
--	--	---	--

8 Oppsittere langs Stasjonsveien

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
8. Oppsittere langs Stasjonsveien (18.05.25)	Oppsitterne langs Stasjonsveien stiller seg bak, og støtter innspillet datert 16. mai 2025 fra Synnøve Lunde og Roar Tobro. I tillegg ønsker flere av de undertegnede å understreke forhold som spesifikt berører egne eiendommer i egne merknader. Oppsitterne langs Stasjonsveien er sterkt berørte av tiltakene som foreslås. De mener at disse vil forringe hele grendas identitet, miljø og naturressurser. De anerkjenner Bane NORs intensjoner om å sikre planoverganger som er i bruk, men mener prosjektets inngripen ikke står i forhold til forventede gevinster. Til slutt etterlyses det en samfunnsøkonomisk analyse av tiltakene.	En samfunnsøkonomisk analyse vil ikke være relevant, da sikringen av PLO er et sikkerhetstiltak. ROS-analyse vil avklare effekten tiltaket vil ha sett opp mot dagens tilstand.	

9 Andreassen, Vidar (31/115)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
9. Andreassen, Vidar	Vidar Andreassen uttrykker bekymring over de betydelige negative konsekvensene av det aktuelle planinitiativet. Fra en mye brukt hytte har vedkommende og familien i dag utsikt over jernbanespolet til en grønn eng, store trær ved Elvstøa og Glomma i bakgrunnen. Basert på figur 5 antas det at enga vil bli erstattet av en grusvei, muligens med et høyt gjerde. Det smale området ved Glomma planlegges å fylles opp, noe som sannsynligvis vil medføre fjerning av de store trærne der. Samlet sett reduseres eiendommens bruksverdi, noe som også vil påvirke den økonomiske verdien ved et eventuelt salg.	Hensikten med reguleringsplanen er å øke sikkerheten på Rørosbanen ved å stenge 8 usikrede planoverganger ved Hanestad, og samtidig sikre adkomst til berørte eiendommer gjennom	



	Andreassen fremhever at sammen med andre grunneiere har de ryddet langs Glomma i området mellom Glomma bru og nord for Hanestad kirke, samt opparbeidet grøntarealer som benyttes hyppig. Glomma er kjent for godt fiske, og strekningen er populær blant både fastboende, hytteeiere og besøkende. Eventuelle fyllinger ut i Glomma vil ha en betydelig negativ effekt på fiske og friluftsliv. Videre understrekes det at Glomma og fisket er viktige for Hanestad som lokalsamfunn, hvor bevaring av slike natur- og aktivitetsområder er avgjørende for å opprettholde liv i bygda. Videre påpekes det at fjerning av trær langs Glomma vil ha negativ innvirkning på klimaet for eiendommene, da trærne fungerer som viktig vindskjerming. Basert på disse bekymringene ber Andreassen om følgende endringer: • Planovergangen ved Hanestad kirke (km 285,614) sikres med lys og bom, og beholdes som adkomstvei for eiendommer nord for denne. • Veien som er planlagt på vestsiden av jernbanen mellom nevnte overgang og sikret planovergang ved Grøttingveien (km 284,509) fjernes fra planen. I tillegg påpekes flere fordeler ved disse endringene, inkludert: • Unngåelse av en ny vei med økt trafikk over fritidseiendommene mellom Hanestad kirke og Glomma. • Betydelig reduksjon av nedbygging av dyrket mark. • Bevaring av naturtypelokaliteten ved Hanestad stasjon, som nevnt i punkt 8.4.1.	etablering av ny landbruksveg og bru over elva Kiva. Det skal legges opp til naturlig retablering av kantsoner med tilbakeføring av vegetasjonsmasser der det trengs. Utfylling i kantsonen mot Glomma skal holdes til et minimum. Revidert vegtegnning reduserer omdisponering av dyrket mark, ved Hanestad kirke. Omdisponert dyrket mark er beregnet til å være ca. 2,9 dekar totalt.	
--	--	---	--

**10 Engseth, Arnold (31/12,76,91)**

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
10. Engseth, Arnold	- Bane Nord sin nye vei skal mellom sporet og gjerdet. Som vi avtalte sammen med Vidar Havn og meg i et møte. Veien skal fortsette sørover fra Kiva bru og ned til jordet. - Sikring mot jernbanesporet ønskes gjerde mot støy og støv mot min eiendom. - Ønsker en undergangsrør eller gangkulvert under eksisterende overgang 284.066. For å levere renovasjon og hente post da dette er et leveringssted i dag. For å komme lettere ut til fritidsområde. - Veilag ønskes ikke da det kan bli betydelig høyere kostnader. Ønsker at kommunen skal overta vedlikehold, for det har vi i dag.	Vi har ikke mottatt privatrettslige avtaler disponert av Bane NOR for denne saken. Bane NOR følger opp og svarer ut denne merknaden basert på tidligere dialog. Bane NOR ser at det er hensiktsmessig med en gangundergang/kulvert i nærheten av 284, og vil komme tilbake til dette i neste fase.	

11 Engseth, Tore Øivind (31/17)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
11. Engseth, Tore Øivind	Kjøreveien fra Kiva bru må legges i rett strekke så nær jernbaneskinnene som mulig forbi 31/19, 31/91, 31/17 og ned til 31/1 til jordet. Det er målt privat at det er god plass til dette. Nåværende vei blir ikke aktuell som gjennomkjøring da den kommer for nærme inngangsparti til 31/17. På tomt 31/17 ønskes et gjerde som er høyt og støvfritt med en port som er stor nok til å komme ut og inn med en campingvogn. Blir en del støv når traktorer og biler kjører forbi.	Plassering og utforming av gjerde er ikke noe som reguleres, men Bane NOR vil komme tilbake til dette i	



	Øsker en gangkulvert eller et rør under planovergang km 284,066. Da det blir lettere å hente post og levere renovasjon, dette stedet benyttes i dag. Planovergangen er høy nok til dette med litt graving under. Privatisering av veien godtas ikke. Vil fortsatt ha kommunal vei.	neste fase. Dette gjelder også kulvert. Bane NOR finansierer prosjektering og bygging av ny veg. Etter ferdigstilt veg vil forvaltning, drift og vedlikehold av veien overføres til et veilag. Berørte eiendommer og naturlige brukere av veien vil være medlemmer av dette veilaget. Dette er en praksis Bane NOR har hatt god erfaring med i flere år.	
--	--	--	--

12 Øvergaard, Anne Elisabeth & Øvergaard, Erling (31/3)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
12. Øvergaard, Anne Elisabeth & Øvergaard, Erling (16.05.25)	Anne Elisabeth Øvergaard og Erling Øvergaard uttrykker bekymring for de planlagte endringene ved Hanestad, særlig tapet av dyrkbar jord. Veitbygging over begge deres jorder vil redusere driftsverdi på arealene og særlig påvirke bruken av landbruksmaskiner. Det påpekes at en alternativ løsning med sikret planovergang ved kirken vil redusere tapet av innmark. Videre stilles spørsmål og bes om en redegjørelse for vurderingen av Jordloven §9. Det anmodes om en vurdering av langsiktige kostnader ved nedbygging av innmark kontra en sikret overgang ved kirken, som anses som en mer samfunnsøkonomisk løsning.	Dyrkbar mark ved løa er i dag ikke fulldyrket. Omdisponert dyrket mark er dermed beregnet til å være ca. 2,3 daa på disse to arealene, og ca. 2,9 daa totalt.	



	Behovet for løsning med vei sør for Grøttingveien erkjennes, ettersom tapet av jord der er mindre enn på nordsiden. Avslutningsvis forutsettes det god dialog med planstiller for avbøtende tiltak og erstatning av tapt areal.	Krav om matjordplan før oppstart er sikret i planbestemmelsen.	
--	---	--	--

13 Havn, Vidar Håkon (31/13, 31/79)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
13. Havn, Vidar Håkon (18.05.25)	Vidar Håkon Havn uttrykker tydelig motstand mot ny vei langs eiendommen, da dette vil redusere privatliv, øke støy og støv, samt påvirke både bruks- og markedsverdien negativt. I stedet foreslås en alternativ løsning med bom og signalsystem ved eksisterende overgang, som anses som en trygg og tilstrekkelig løsning. For å kompensere for eventuelle ulemper kreves følgende tiltak: 1. Skjermgjerde av nødvendig lengde og kvalitet for å minimere innsyn. Dette er særlig viktig for et familiemedlem med helseutfordringer, som ellers vil ha begrenset mulighet til å benytte eiendommen. 2. Gangkulvert som alternativ til planovergang, slik at beboerne kan opprettholde daglige rutiner, inkludert renovasjon, posthenting og turmuligheter. Dette er spesielt viktig for eldre beboere, hvor flertallet er over 70 år. En kulvert vil også kunne redusere trafikk forbi eiendommen ved at tilkomst til eiendommer lenger sør kan ivaretas via eksisterende vei og parkering på østsiden av jernbanen. Det påpekes at en privat vannledning ligger i den planlagte veitraseen og må ivaretas ved eventuell veiutbygging, inkludert flytting av fordelingskum. Videre understrekes det at ingen berørte grunneiere ønsker eierskap eller vedlikeholdsansvar for veien, og det anmodes om at den klassifiseres som kommunal vei med ansvar for offentlige tjenester som brann/redning, hjemmehjelp, ambulanse og renovasjon. Det anses urimelig at drift og vedlikeholdskostnader skal pålegges grunneiere som ikke har bedt om ny vei.	Tas til orientering. Formålet med reguleringsplanen er å stenge usikrede planoverganger, og øke trafiksikkerheten i området. Planavgrensningens utforming skyldes at det ikke er ønskelig å trekke inn andre formål i reguleringsplanen utover det som er strengt nødvendig. Gjerde og evt. kulvert kan bli aktuelt i neste fase, Bane NOR vil komme tilbake til disse temaene. Private vannledninger og annen infrastruktur vil hensyntas i gjennomføringen.	



	Til slutt forutsettes det at veien i sin helhet legges utenfor dagens eiendomsgrense. Senderen uttrykker ønske om en åpen og konstruktiv dialog om mulige løsninger for å sikre en best mulig utforming av tiltakene	For FDV av ny vei, se svar på merknad fra Tore Ø. Engseth Å legge veien utenfor eiendomsgrensa er ikke løsbart på grunn av plassmangel.	
--	--	--	--

14 Øien, Rønnaug (31/21)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
14. Rønnaug Øien (31/21)	Rønnaug Øien støtter innspill fra 16. mai 2025 av Lunde og Tobro. Det uttrykkes bekymring for den planlagte veien som vil dele eiendommen i to. Dette vil påvirke gressdyrking, husdyrhold, fritidsaktiviteter, samt tilgang til Glomma, der innsender har eier- og fiskerettigheter. Veien vil også hindre etablering av garasje og parkering, og et revidert forslag vil fortsatt medføre betydelige ulemper med vei tett inntil verandaen og bakhagen. Det etterlyses tydelighet rundt utnyttelsesandel av arealet mellom Bane NOR og grunneiere, spesielt med tanke på veibredde og nødvendige grøfter. Det kreves risikoreduserende tiltak som skjermgjerde for å minimere innsyn og økt trygghet for barn og dyr, og det forventes at Bane NOR dekker kostnadene. Senderen stiller spørsmål ved planinitiativets vurdering av støybelastning, da en ny vei nær boligen vil medføre økt støy og støv. Det anses urimelig at grunneiere skal bære vedlikeholdsansvar for veien, og det kreves at Bane NOR tar ansvar for drift, oppgradering og vintervedlikehold. Senderen ønsker også mer innsikt i alternative løsninger, spesielt vurdering av vei på østsiden av jernbanen med overgang i ubebygde område, og ber om en redegjørelse for de økonomiske vurderingene bak tiltakene. Det stilles spørsmål ved behovet for så omfattende endringer i et område uten ulykkeshistorikk.	Revidert vegtegnings splitter ikke eiendommen. Revidert tegning viser at det er god avstand mellom bebyggelse og veg. Ny vei medberegnes lite trafikk, og vil dermed generere lite støy og støv.	

15 Andreassen, Toril (31/31, 31/46)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
15. Andreassen, Toril (31/31, 31/46) (18.05.25)	Toril Andreassen støtter innspillene fra Lunde og Tobro datert 16.05.2025, og ber om at BaneNOR revurderer tiltaket. Andreassen eier eiendommen Solheim, Stasjonsveien 319, og fremhever eiendommens langstrakte strandlinje mot Glomma som en viktig kvalitet. Innsender påpeker at Hanestad er vurdert som særlig bevaringsverdig av fylkeskommunens kulturminnevernmyndigheter på grunn av godt bevart autenticitet. Hanestad fungerer i dag som et viktig rekreasjonsområde med godt vedlikeholdte eiendommer, stort engasjement for fellesaktiviteter og en levende dugnadsånd. Behovet for sikkerhet ved jernbanekryssingen anerkjennes, men det menes at dette kan ivaretas med mindre inngripende tiltak. Store ressurser er allerede investert i krysningspunktet ved skolen. Det uttrykkes sterk bekymring for nedbygging av natur og fraværet av kartlegging og bevaring av kulturlandskapet i prosjektet. Arealnøytralitet og natursatsning er sentrale mål for stat og kommune, og må ivaretas i framtidig forvaltning. Stasjonsveien er av stor betydning som turvei, både for fastboende og besøkende, og knytter grenda sammen med hytteområdet ved Grasbekken. Langs vegen står store furuer som fungerer som erosjonssikring og bidrar til natur og miljø. Det stilles spørsmål ved hvordan disse ivaretas, gitt at den planlagte vegen vil gå tett på husene. Dersom flomsikring langs elva blir realisert, fryktes det at områdets unike karakter vil gå tapt, inkludert rekreasjonsmuligheter som fiske og lek for barn. Vegen ivaretas i dag på dugnad av beboerne, som er svært tilfredse med dagens løsning.	Tas til orientering. Se svar til merknader rundt de samme temaene. Plasseringen av Stasjonsveien vil være uendret. Den vil gruses opp mellom Hanestad skole og Strandvoll. Det vil ikke bli behov for felling av trær på denne strekningen.	

**16 Lunde, Synnøve & Tobro, Roar (31/116)**

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
16. Lunde, Synnøve & Tobro, Roar (31/116) (16.05.25)	<u>Plan</u> Planområdet er meget avgrenset, noe som begrenser mulighet til å samordne ulike interesser og drive helhetlig samfunnsutvikling jf. formålsparagraf i pbl. Dette vil gjøre det vanskelig å måle konsekvenser opp mot annet lovverk og ivaretagelse av nasjonale og lokale retningslinjer. Det uttrykkes bekymring ved utsagnet «Planens endelige omfang vil trolig bli redusert i løpet av planprosessen». <u>Sikkerhet ved planovergangene</u> Formålet om å samle ni usikrede planoverganger på Hanestad til én sikret oppleves som positivt i utgangspunktet. I planinitiativet vises det til at trafikkmengde på tvers av planovergangene er et avgjørende forhold i en risikoanalyse. Det påstås at de fleste eksisterende overgangene er meget lite brukt, og at risikoen for ulykker derfor er lav, og bes om statistikk og redegjørelse for trafikkforholdet. Det stilles spørsmål rundt kost-nytteeffekten av tiltaket, og bes om en samfunnsøkonomisk analyse samt en redegjørelse av de konkrete fordelene ved tiltaket. Lunde og Tobro motsetter seg Bane NORs mål om å tilrettelegge for økt hastighet gjennom Hanestad, ved sikring av planovergang. Det bes om en redegjørelse for andre alternative sikkerhetsløsninger, ved for eksempel å sikre eller stenge noen av de eksisterende planovergangene. Stenging kan gjøres på bakgrunn av at enkelte av overgangene ikke er i bruk. <u>Konsekvenser for lokalmiljøet og landskapet</u>	Formålet med reguleringsplanen er å stenge usikrede planoverganger, og øke trafikk sikkerheten i området. Planavgrensningens utforming skyldes at det ikke er ønskelig å trekke inn andre formål i reguleringsplanen utover det som er strengt nødvendig. En samfunnsøkonomisk analyse vil ikke være relevant, da sikringen av PLO er et sikkerhetstiltak. ROS-analyse vil avklare effekten tiltaket vil ha sett opp mot dagens tilstand.	



Tiltakets hovedformål fremstår, etter innsenders oppfatning, som regulering av ny veg gjennom Hanestad. En ny transportåre gjennom Hanestad fremstår i overkant, og vil påvirke miljøet i bygda negativt. Det etterspørres en vurdering av Hanestads kulturhistorie tilknyttet Rørosbanen, samt konsekvensen eventuell fjerning av spor vil ha for denne. Tiltaket medfører fyllinger og skjæringer, det blir inngrep i elveleiet og kantvegetasjon mot elva fjernes, noe som er ugunstig med tanke på flomsituasjoner og naturmiljø. Utbygging i elveleiet langs Glomma er uønsket både ut fra miljøhensyn og flomsituasjonen. Til alt overmål vil tiltaket også gå inn i elveleiet med inngrepet, noe som etter vårt syn er meget uønsket. <u>Arealforvaltning og jordvern</u> Det påpekes at vegen skal gå over dyrket og dyrkbar mark som bør medføre hensyn. Nedbygging av dyrket og dyrkbar mark bør unngås, både for beredskapssammenheng og nåværende samt fremtidige muligheter for å opprettholde småskala landbruk jf. Jordloven. Prinsippet om arealnøytralitet forutsettes ved nedbygging av natur, og det bes om en redegjørelse for dette. <u>Ny veg og juridiske spørsmål</u> Det er uklart hvordan den nye vegen skal overdras til grunneierne etter bygging, og hvilke konsekvenser dette vil få for dem, særlig økonomisk. Det bes om en redegjørelse for den juridiske prosessen rundt overdragelsen, samt erverving av grunn utenfor BaneNORs arealer. Det bes om en redegjørelse for funksjon av PLO km 285.614. Det oppfattes som naturlig at gammel veg går tilbake til grunneiere ved etablering av ny vei. <u>Vegutforming, adkomst og gjerder</u>	Det er ikke planlagt fjerning av spor i reguleringsplanen. Prioritert vegløsning hensyntar Glomma for å minimere utfylling og felling av kantvegetasjon. Det er behov for plastring på en mindre del av veien som grenser til Glomma av hensyn til flomsikring. Funksjon er beredskapsovergang. Eierskapet av Stasjonsveien vil være uendret mellom Hanestad skole og Strandvoll. Vegen gruses opp, men plasseringen videreføres. Rendalen kommune er ikke omfattet av prinsipp om arealnøytralitet i gjeldende KPA. Selv om KPA for Rendalen ikke stiller eksplisitte krav om arealnøytralitet, er det i reguleringsplanarbeidet lagt vekt på å begrense omdisponering av
--	---



Det bes om en beskrivelse av detaljene ved vegutbedring fra eiendom 31/116 mot Strandvoll, samt hvilke strekninger dimensjoneringen gjelder for. Bredere veg vil forringe veiens preg som bygdevei. Veien oppfattes ikke som skogsbilvei, som beskrevet i planinitiativ, men som traktorveg. Veien fungerer som turvei (sommer og vinter) og ble opprustet for et par år siden (Grasbekken er utenfor planområdet – ref. pkt 2.3 og mulighet til å se ting i sammenheng). Den nye vegen vil få både skjæring og fylling som gir sår i landskapet som ikke beskrives i planinitiativ. Det bes om en beskrivelse av plassering og utforming av gjerder. Det påpekes at disse fungerer som barrierer for ferdsel for dyr og mennesker. Ny veg foreslås etablert i et område (særlig rundt Hanestad stasjon) der det fremstår som lite plass til ny veg. For å ivareta sikkerhet i området vil vi anta at gjerder må til både mot stasjonen og elva. Det er uklart hvordan adkomstvegen skal håndteres i teleløsningen, gitt at planinitiativet både angir at den skal kunne trafikkeres med lass hele året, men samtidig med begrensninger i teleløsningsperioder og ved mye nedbør. Det er usikkert hvem som skal organisere trafikken og hvordan adkomstmulighetene skal ivaretas i slike perioder. Det stilles også spørsmål ved hvilke svake partier i undergrunnen som krever forsterkning med bærelag, samt hvem som skal utføre dette arbeidet og når det skal gjennomføres <u>Planprosess og medvirkning</u> Det stilles spørsmål rundt at tiltaket ikke blir vurdert som omfattende av konsekvensutredningspålegget ettersom oppsittere har fått motsatt beskjed for langt mindre inngripende tiltak særlig i forhold til flom. Møter i arbeidstiden er vanskelig for oss å ta del i, så vi må forholde oss til skriftlig materiale i sakens gang. Folkemøter bør fortrinnsvis holdes på ettermiddag/kveldstid.	dyrka mark og LNFR-areal så langt det lar seg gjøre. Veg med landbruksklasse 3 dimensjoneres som helårsvei iht. HB N200 kap. 3.8. Detaljer rundt utforming og plassering av gjerder kommer frem i neste fase (byggeplan). Plankonsulent har sammen med kommunen konkludert med at reguleringsplanen ikke utløser krav om konsekvensutredning. Bør etterstrebes.
---	--

17 Solhaug, Tollef Erik (31/14)

Avsender, dato:	Sammendrag:	Forslagsstillerens kommentar:	Merknad fra administrasjonen:
17. Solhaug, Tollef Erik (31/14) (14.05.25)	Solhaug påpeker at det aldri har vært registrert ulykker eller nestenulykker på overgangene, samt at det er lav trafikk på de fleste overgangene og flere er ute av bruk. Tiltaket medfører betydelige kostnader, samt usikkerhet rundt ansvar for vedlikehold og drift av den nye veien. Det fremstår uforståelig at en konsekvensanalyse er utelatt fra prosessen. Solhaug har hatt overgang til RV3 siden 1875 og har vært avgjørende for gårdens drift. Nedleggelsen vil medføre en upraktisk omkjøring, og alternativ vei fra Strandvoll er lite egnet. Veilagsmodellen vekker bekymring, særlig med tanke på adkomst for større kjøretøy. Videre stilles spørsmål ved planområdets avgrensning, da det finnes usikrede planoverganger både nord og sør for det foreslåtte området. Det er allerede planlagt strakstiltak for sikkerhet ved Solhaug-overgangen sommer/høst 2025. Med dette som bakgrunn foreslås følgende løsninger: • Sikring av overgangen med lyd/lyssignal og eventuelt bom. • Overgangen kan bestå som usikret etter strakstiltak, eventuelt med grunder som kan låses. • Planområdet begrenses slik at det slutter ved PLO 286.602, og ny vei fra Strandvoll vurderes fjernet fra planen. • Trafikkfrekvensen på Solhaug-overgangen er svært lav, noe som tilsier at den kan opprettholdes.	Planoverganger representerer ca. 1/3 av dødsrisiko tilknyttet jernbanetrafikk. Sanering og sikring av planoverganger er derfor en av Bane Nors viktigste satsingsområder for økt sikkerhet. Nytt grusdekke vil gjøre vei fra Strandvoll i større grad egnet for gårdsdrift. Formålet med reguleringsplanen er å stenge usikrede planoverganger, og øke trafiksikkerheten i området. Planavgrensningens utforming skyldes at det ikke er ønskelig å trekke inn andre formål i reguleringsplanen utover det som er strengt nødvendig.	