

OPPSUMMERING OG SVAR PÅ INNKOMNE MERKNADER

etter varsel om oppstart av planarbeid for privat detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale for Stjernehallen

PLAN-ID 3004 1218 STJERNEHALLTOMTEN – GBNR. 208/1034/0, 208/1391/0, M.FL.

Revidert 30.05.2024

INNKOMNE UTTALELSER

Ved varsel om oppstart av planarbeid for privat detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale for Stjernehalltomten, hadde det innen fristen 10. mai 2022 kommet inn 11 uttalelser. Det er tre uttalelser fra offentlige etater, fire uttalelser fra lokale utvalg og organisasjoner samt fire uttalelser fra berørte grunneiere.

1. Viken Fylkeskommune v. Christine Stene, datert 05.05.2022
2. Statsforvaltere i Oslo og Viken v. Brede Kihle og Carl Henrik Jensen, datert 05.04.2022
3. Statens vegvesen v. Jan Antonsen og Anders O. T. Hagerup, datert 29.04.2022
4. Trara Lokalsamfunnsutvalg, datert 09.05.2022
5. Trara Velforening, datert 09.05.2022
6. Fredrikstad Aktivitetsråd, datert 06.04.2022
7. Fredrikstad Skiklubb, datert 09.05.2022
8. Sverre Magnus Joki, datert 10.05.2022
9. Ellen Irene Østli, datert 16.04.2022
10. Torgrim Vestheim, datert 09.05.2022
11. Terje Smerud, datert 06.04.2022

Dato 15.06.2022

Fra	Merknad	Kommentar
Viken Fylkeskommune Dato:	Fylkesplanen i Østfold ligger til grunn for Viken. Fylkeskommunen påpeker viktigheten at planen ivaretar at Fredrikstadmarka er en mye brukt arena for trening, friluftsliv og naturopplevelse for hele Fredrikstads befolkning. Detaljreguleringen skal danne grunnlag for å gå rett på byggesak, og reguleringsbestemmelsene må derfor være tilsvarende detaljerte. Det samlede planforslaget må gi	Merknaden er tatt til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Planen ivaretar offentlighetens adkomst til marka og friluftsliv både for gående/ syklende og de som kommer med bil til utfartsparkeringen.

	Fredrikstad kommune et godt nok plangrunnlag til å behandle byggesakene direkte.	
	FNs bærekraftmål: Fylkeskommunen skriver FNs bærekraftsmålene kunne vært bedre ivarettatt i reguleringsplanens bestemmelser. For bosettingssektoren vil klimaforpliktelser kunne gi betydelige konsekvenser. Energieffektive boliger og bygninger og en energieffektiv utvikling av byer og tettsteder er høyt prioritert. Fylkeskommunen mener at prosjektet bør gå foran som et godt eksempel i forhold til miljøvern og bærekraft – slik at noen forpliktelser med hensyn til klima og bærekraft nedfelles i reguleringsplanens bestemmelser. Planforslagets bærekraftkonsekvenser må vurderes.	Prosjektet har jobbet aktivt med flere av FNs bærekraftmål i utviklingen av prosjektet.. Bærekraftmål nr 15 – <i>Livet på land</i> har hatt fokus. Et viktig konsept i prosjektet er at natur reetableres på tomten slik at det biologiske mangfoldet på planområdet vil øke. Bærekraftmål er ikke nedfelt juridisk i reguleringsbestemmelsene, men er beskrevet som intensjoner i planbestemmelsen.
	Sosial bærekraft: Sosial bærekraft handler om å sørge for rimelige boliger i byutviklingen. Et demografisk mangfold kjennetegnes av spredning i både kulturell, sosiokulturell og økonomisk bakgrunn og økonomisk bakgrunn, men også aldersspredning. Fylkeskommunen mener at det bør innarbeides reguleringsplanbestemmelser som gir folk av ulike samfunnslag en reell mulighet til å bo der.	Prosjektet har jobbet med sosial bærekraft i planprosessen, men sosial bærekraft i byutvikling handler om flere tematikker enn kun å tilrettelegge for rimelige boliger. Prosjektet har fokus på å skape et inkluderende og robust boligområde. Det er lagt opp til en struktur der bebyggelsen organiseres rundt mindre tun, og bestemmelsene sikrer at det blir en variasjon i typologier fra rekkehus, 4 mannsboliger, hybler og blokkbebyggelse med leiligheter. Det vil gi en variasjon i boligstørrelser som vil legge til rette for en variert sammensetning av beboere. Felles utomhusarealer og møteplasser vil danne grunnlag for lokal samhörighet og sosialt liv som er sosialt bærekraftig-. Reguleringsbestemmelsene sikrer at det kan etablere felles arealer inne i et bygg, samt felles arealer ute som f. eks drivhus som kan brukes til å dyrke samt opphold.
	Friluftsliv: Fylkeskommunen er positive til prosjektets arbeid utomhus. De påpeker at planen har tilfredsstillende areal avsatt til grøntdrag, at det er tegnet inn gode løsninger for aktivitet for yngre barn i planområdet og at stier og turveier i grøntdragene bør utformes etter UU-krav. De påpeker også at hvis det er monumentale trær på området i dag, bør disse om mulig tas vare på. Videre skriver de at fordrøyningsanlegget som vises som en	Reguleringsbestemmelsene sikrer mulighet for å opparbeide et fordrøyningsanlegg i form av dam eller regnbed innenfor planområdet som kan islegges om vinteren. Håndtering av overvann må håndteres lokalt, og det vil være mulig å islegge skøytebane på flere elementer innenfor planområdet. Reguleringsbestemmelser sikrer ikke at utbygger forplikter seg til å

	skøytebane, er et godt tiltak. Dette bør skrives inn i reguleringsplanen slik at utbygger blir forpliktet til gjennomføring. Det påpekes at reguleringen må sikre en god adkomst til utfartsparkering nord for Stjernehallen, og at om ikke alternativ adkomst ikke lar seg opparbeide før anleggsperioden, må det sikres adgang gjennom anleggsområdet.	islegge om vinteren, da dette går på drift og ansvar ut over hva man som er vanlig å regulere. Reguleringsbestemmelser sikrer opparbeiding av vei til utfartsparkeringen både i anlegg - og byggefase.
	Barn og unge: Fylkeskommunen er positive til arbeidet med barn og unge som er planlagt og påbegynt, og diskutert med barnetalspersonen i Fredrikstad kommune. De anbefaler også samtidig at det lages en barnekonsekvensanalyse. Denne vil vise hvordan plassen ser ut for barn og unge i dag, og hvordan de opplever sitt område. Tomten har vært full av barns idrettsglede i mange år, og prosjektet bør la seg farge av dette. Fylkeskommunen er opptatt av at prosjektet tilfører sosiale kvaliteter og at det synliggjør barneperspektivet – for eksempel hvordan barn kan bevege seg fritt uten selskap av voksne. Fylkeskommunen påpeker at temaet barn og unge treffer oss på tvers av fag, men at de dessverre har til gode å se virkelig gode prosjekter som ivaretar barn og unge på en god måte.	Det er i planarbeidet gjennomført arbeid med barn og ungdom som er dokumentert i planbeskrivelsen og som ligger som et eget vedlegg som følger saken. Barn og ungdoms innspill, ønsker og behov for området, er innarbeidet i planforslaget. Det er avsatt store arealer til lek og rekreasjon både i felles uteoppholdsarealer og i turdrag/ nærmiljøpark, samt sikret gode forbindelser for myke trafikanter gjennom planområdet med fortau og turveger. Innspillet tas til orientering.
	Erstatningsareal: Fylkeskommunen forutsetter at når Stjernehallen rives, er det etablert et godt tilbud på Værste. Ved omdisponering av areal som er avsatt eller i bruk av barn og unge, skal det skaffes fullverdig erstatningsareal. Planen må redegjøre for dette.	Stjernehallområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til boligformål, og prosjektet forholder seg til denne planen. Reguleringsplanen vil bli vedtatt før et fullverdig erstatningsareal foreligger, men det ligger som en klar forutsetning i prosjektet at prosjektet ikke kan gjennomføres før ny hall er bygget. Planområdet kan være regulert selv om det ikke gjennomføres bygging av ny hall. Det er ikke redegjort ytterligere for denne prosessen videre i planprosessen.
	Skole – og barnehagekapasitet: Fylkeskommunen påpeker at det er relativ full kapasitet både på skoler og barnehager som planområdet sogner til, at skole- og barnehagekapasitet er en viktig ramme for planarbeidet og at dette er viktige begrensende faktorer for vekst. De påpeker at det må redegjøres for skole- og barnehagekapasitet i planbeskrivelsen.	Skoler og barnehager som planområdet sogner til er tilnærmet fulle. Når plansaken ble igangsatt var det krav om at det skulle være skole og barnehagekapasitet ved rammesøknad. Dette kravet ble endret ved rullering av kommuneplan. Forslagsstiller har ingen myndighet til å endre forholdet rundt skole og barnehagekapasitet,

		da dette er et ansvar som ligger hos kommune. Planen forholder seg til gjeldende krav ved igangsetting av planarbeid.
	Samferdsel: Fylkeskommunen påpeker at en transformasjon av området fra ishockeyanlegg til et boligområde vil skape en ny trafikksituasjon, og at de trafikale konsekvensene av planforslaget må belyses i planlagte utredninger av mobilitet og trafikk. De påpeker at mobilitetsplanene bør vise hvordan man kan sikre et sammenhengende, funksjonelt og trafikksikkert veinett for gående, syklende og kollektivreisende til og fra området. De forventer at det legges vekt på å finne løsninger som kan bidra til reduksjon av personbilbruk og øke andel syklende, gående og reisende med kollektive tilbud. Sentrale virkemidler kan være gode adkomstløsninger for gående og syklende, gjennomgående snarveier, sykkelparkering nær inngangspartiene og maksnorm for antall parkeringsplasser for bil. De ser positivt på at det planlegges for at parkering skal legges til parkeringskjeller og at det samtidig legges til rette for et delvis bilfritt bomiljø hvor myke trafikanter er prioritert.	Merknadene er tatt til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Det er utarbeidet en trafikkanalyse og mobilitetsplan som både beskriver eksisterende situasjon og konsekvensene av planforslaget. Det er vektlagt at det meste av parkering tilhørende boligområdet legges under terreng, og at det er gode forbindelser gjennom planområdet og ned til sentrum for mye trafikanter. De påpekte punktene er beskrevet og belyst i rapportene vedlagt plansaken.
	Eldre tids kulturminner: Det er ikke kjent at det er automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. Vi ber om at følgende tekst blir tatt inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser: <i>«Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Viken fylkeskommune varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.»</i>	Merknadene er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Bestemmelse om eldre tids kulturminner er tatt med som ønsket.
	Universell utforming: Fylkeskommunen påpeker at universell utforming i praksis betyr at det ikke lenger er tilstrekkelig med tilrettelagte løsninger for enkelte grupper, men at det skal være én løsning, og at det er hovedløsningen. Stier og turveier i grøntdraget bør utformes etter UU-krav. Fylkeskommunen er	Merknadene er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Veier, turveier og fortau er lagt i terrenget slik at de oppfyller krav til universell utforming. Krav til universell utforming og tilgjengelige boenheter er regulert iht Plan og bygningsloven, og er derfor ikke ytterligere sikret i bestemmelser.

	også opptatt av adkomst for tilgjengelig boenhet og lister opp kravene for å oppfylle dette.	
	Kriminalitetsforebygging: Fylkeskommunen henviser til dokumentet «Politiet mot 2025» hvor det står at politiet skal ligge i forkant av kriminaliteten. Kriminalitetsforebygging skal foregå på nye måter og på nye plattformer. Arkitektur, byutvikling og bevissthet om bystrukturer er en del av dette. Fylkeskommunen anbefaler at det tenkes forebygging i prosjektet og at man er bevisst det å skape gode bymiljøer. Her er politiet en naturlig samarbeidspartner fordi de har en unik kunnskap om det lokale kriminalitetsbildet. Fylkeskommunen anbefaler også <i>Tryggere nærmiljøer. En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser</i>. KRAD tryggere-naermiljo.pdf (konfliktraadet.no)	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. I planforslaget er felles og offentlige uteoppholdsarealer plassert sentralt i boligområdet, slik at disse kan oppleves trygge og oversiktlige. Dette kan ses som et kriminalitetsforebyggende tiltak. I planprosessen har det vært medvirkningsprosess med ungdom i området, slik at behov og ønsker er kartlagt og implementert i prosessen.
	Trær: Modellskissene over bomiljøet viser store trær og et fordrøyningsanlegg. Det er få monumentale trær på området. De få som finnes bør i størst mulig grad tas vare på.	Merknadene er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. I oppstarten av planarbeidet ble det utført en kartlegging av eksisterende trær og naturmangfold på tomten av økolog. En av prosjektets ambisjoner er å reetablere naturen og øke det biologiske mangfoldet på tomten. Reguleringsbestemmelser sikrer bevaring at et tre som økologen anga med økologisk verdi. Ut over dette viser illustrasjonsprosjektet at mange av de eksisterende trærne er hensyntatt i plassering av nye bygg.
	Regionalt planforum: Fylkeskommunen oppfordrer kommunen til å melde planarbeidet opp til drøfting i regionalt planforum i god tid før planen legges ut til offentlig ettersyn. Fra tidligere planprosess i Fredrikstad, har de god erfaring med fordeling i temavise møter slik at det blir tid og rom for gode drøftinger.	
Statsforvaltere i Oslo og Viken Dato:	Statsforvalteren legger til grunn at kommuneplanens bestemmelser følges opp og at friluftinteressene med utfartsparkering og turvei sikres. De ser positivt på at det skal etableres parkering for beboerne under bakkenivå. De påpeker at det bør tilrettelegges for enkel og trygg parkering av sykler. Det vil kunne være attraktivt for mange å bruke sykkel til dette området, til tross for noe stigning opp, da det er en økt bruk av elsykkel for tiden.	Alle merknadene er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget.

	Med beliggenhet nær marka påpeker de at det må sikres at transformeringen av området ikke bidrar til å spre fremmede arter ut i naturen, jf. Fremmedartslista 2018. Dette bør få betydning for masseforvaltningen i området og for hvor og hvordan utearealene opparbeides og beplantes. Statsforvalteren ser positivt på at det allerede er gjort tanker om overvannshåndtering og at denne skal skje lokalt. Det må sikres at planleggingen hensyntar faren for overvann i planområdet og bidrar til å hindre skader nedstrøms. Føringerne i statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, tilsier at det bør benyttes naturbaserte løsninger for håndtering av overvann. I klimaprofilen for Østfold anbefales det et klimapåslag på minst 40 % på regnskyll med kortere varighet enn 3 timer. Håndtering av overvann samt bevaring og etablering av naturelementer og utearealer, bør ses i sammenheng slik at man kan etablere overvannsløsninger som også bidrar positivt til naturmangfold og et spennende utemiljø. Ved planlegging og etablering av naturbaserte overvannsløsninger, bør det sikres løsninger som bidrar til at driften senere blir så enkel som mulig. Oslo kommune har utarbeidet flere faktaark om overvannsløsninger som det kan hentes inspirasjon fra.	
	Statsforvalteren lister opp følgende statlige retningslinjer som er relevante føringer for planarbeidet: - Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018). - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014). - Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995). Videre viser de til dokumentene: Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022, overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor	Merknadene er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget

	Statsforvalterens ansvarsområde og nettsidene planlegging.no og miljostatus.miljodirektoratet.no	
Statens vegvesen Dato:	Universell utforming: Statens vegvesen påpeker krav om universell utforming som er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Transportsystemet i planen skal være universell utformet og de påpeker at reguleringsplanen må redegjøre for, og vise, hvordan universell utforming ivaretas. Det henvises til Nasjonal transportplan som fremhever hensynet til barn og unge i et eget kapittel, og som legger føringer for at flest mulig skal kunne sykle og gå til skolen. Dette må skje gjennom planlegging av transportsystemene. Det er viktig å vektlegge at universell utforming ikke bare er til fordel for de som har behov for slik tilrettelegging – det innbyr også alle til å gå og sykle mer. Statens vegvesen anbefaler at det settes krav om ladeplasser for elektriske scootere og rullestoler, da disse stadig blir mer vanlig blant en aldrende befolkning. De henviser til følgende dokumenter: Handlingsplan for bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021-2025, regjeringens Veileder i universell utforming, Likestillings- og diskrimineringsloven, rapporten om Universell utforming og reguleringsbestemmelser og kommuneplanens arealdel 2020-2032, bestemmelse § 15 om universell utforming og § 17.2 om parkering for funksjonshemmede.	Merknadene er tatt til orientering og flere av de påpekte punktene er innarbeidet i planforslaget. Krav til universell utforming er sikret i plan og bygningsloven og kommunen har ikke ønsket ytterligere sikring av dette i bestemmelser. Reguleringsbestemmelser sikrer at det meste av parkering legges under terreng, mulighet for el-lading i parkeringsanlegg og sykkelparkering både i p-kjeller og ved innganger. Det er ikke satt krav om ladeplasser for elektriske scootere og rullestoler
	Arealutnyttelse: Planområdets beliggenhet og nærhet til sentrum, sykkelvegruter og bussholdeplasser, gjør at Statens vegvesen oppfordrer til høy utnyttelse av arealene.	Merknadene tas til orientering og er innarbeidet i planforslaget.
	Syklende og gående:	

	Statens vegvesen henviser til Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel! som beskriver strategien med å øke andelen syklende. For å oppnå dette er det blant annet viktig å etablere sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder, herunder å sørge for sikker sykkel-parkering. Planen bør derfor vise hvordan den kan knyttes til rutenettet som inngår i «Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad». Det bør videre tas inn en reguleringsbestemmelse som setter minimumskrav til antall sykkel-parkeringsplasser, krav om plassering nær inngangspartier, krav til standard ved at plassene skal ha tak og at det skal være mulig å låse fast syklene. Det bør også tilrettelegges for ladning av elsykler, jf. kommuneplanens arealdel 2020-2032, bestemmelse § 18 om parkering for sykkel. Statens vegvesen henviser til dokumentet Nasjonal gåstrategi hvis hovedmål er at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Ved riktig utforming av fysiske omgivelser kan man legge til rette for mer gåing, f.eks. vil snarveger (stier, trapper og forbindelser gjennom bebyggelse) fungere som supplement til resten av gangnettet. Snarvegene bidrar til effektive og raskest mulige gangforbindelser. Der en snarveg er hovedløsningen, må denne ha universell utforming. Statens vegvesen henviser til kommuneplanens arealdel 2020-2032, bestemmelse § 16.1 om sykkel og gange, § 16.2 om mobilitetsplan og § 18 om parkering for sykkel. De anbefaler at Tiltakskatalogen for transport og miljø benyttes i videre planarbeid for å tilrettelegge for sykkel og gange.	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Det er utarbeidet en mobilitetsplan som redegjør for hvordan prosjektet legger til rette for gående og syklende og hvilke konsekvenser prosjektet har for omgivelsene. Planforslaget har krav til sykkelparkering gjeldene krav i kommuneplanen. Det er krav til 2 sykkel-parkeringsplasser pr boenhet, krav til overdekket sykkel-parkering og krav om at deler av plassene må avsettes til lastesykler. Planforslaget har vektlagt grønn mobilitet og myke trafikanter, gjennom å etablere fortau og turveger gjennom planområdet. Bebyggelsen er plassert slik at det sikres snarveier og åpenhet mellom bebyggelsen.
	Støy: Statens vegvesen påpeker at trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Hvis det nye boligområdet genererer en vesentlig trafikkøkning på eksisterende offentlig veg, så er	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget.

	det viktig at utbygger/offentlig myndighet i samarbeid med anleggseier utformer reguleringsbestemmelser som sier noe om støydempende tiltak for eksisterende boliger langs eksisterende veg. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser. Som et minimum bør det tas inn en bestemmelse som sier at <i>«Grenseverdiene gitt i tabell 2 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2021 gjøres gjeldende for planen»</i>. Alternativt kan tallfestede aktuelle grenseverdier tas inn i planbestemmelsene. Da vil grenseverdiene være entydig definert selv om retningslinjen senere revideres. De henviser til følgende dokumenter: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021, Veileder M-2061 og Kommuneplanens arealdel 2020-2032, bestemmelse § 25.2 om støy og støv og § 25.3 om støy og støv i bygg- og anleggsfasen.	Støykonsulent har vurdert at ÅDT som følge av prosjektet er så lavt at det ikke vil generere trafikkstøy. Det er utarbeidet et notat som dokumenterer dette i forbindelse med planarbeidet. Det er sikret krav til Grenseverdiene gitt i tabell 2 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2021 i bestemmelsene.
	Luft: Statens vegvesen påpeker at luftforurensning bør utredes i en luftfaglig rapport i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. Luftforurensningens betydning for planen må vurderes, inkludert avbøtende tiltak og mulig plangrep slik at forurensningen spesielt på uteoppholdsareal og innendørs blir lavest mulig. Avbøtende tiltak må innarbeides i planforslaget og bestemmelsene. De viser også til kommuneplanens arealdel 2020-2032, bestemmelse § 25.2 om støy og støv.	Ifølge ROS analysen som er utarbeidet i plansaken er det vurdert at det ikke er negative helsemessige verdier i området. Tematikker er derfor ikke ytterligere utredet i planprosessen.
	Parkering: Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken. Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemiddel. For bedre arealutnyttelse bør parkering legges under bakken. Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser, jf. kommuneplanens arealdel 2020-2032, bestemmelse	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Bestemmelser regulerer maks antall parkering iht bestemmelser kommuneplanen, og det meste av parkeringen i planområdet er lagt under terreng.

	§ 17.2 om parkeringsplasser for bil og § 17.3 om utforming av parkeringsplasser.	
	Trafikkanalyse: Det bør gjennomføres en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering og valg av løsninger. Analysen bør omfatte vurdering av trafiksikkerhet og trafikkavvikling i kryss og avkjørsler. Trafikkanalysen gir også grunnlag for vurdering av fremtidige støyforhold.	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Det er utarbeidet en trafikkanalyse i planprosessen som redegjør for de trafikale konsekvensene av planforslaget både mht trafiksikkerhet, trafikkavvikling, dimensjonering av samferdselstiltak og støy.
	Trafiksikkerhet: Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Samtidig bør det utvikles gode interne trafikksystem for å hindre farlige situasjoner. Løsninger bør planlegges slik at store kjøretøy ikke trenger å rygge, og areal tiltenkt lekeplasser bør ikke plasseres i tilknytning til manøvreringsarealer for renovasjonskjøretøy eller parkeringsarealer som baserer seg på ryggende kjøretøy.	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Det er utarbeidet en trafikkanalyse og en mobilitetsplan i planprosessen som redegjør for de trafikale konsekvensene av planforslaget både mht trafiksikkerhet, trafikkavvikling, dimensjonering av samferdselstiltak og støy. Renovasjonsanlegg er plassert sentralt i planområdet, og manøvreringsareal er ikke plassert i nærheten av lekeplasser.
	Statens Vegvesen peker på Nasjonal transportplan 2022—2033 inneholder et eget kapittel om Barnas transportplan. Barnas transportplan inneholder tydelige forventninger om at føringene følges opp i regional og lokal planlegging. Trafiksikkerhetsarbeidet skal favne bredt, fra trygge skoleveger og nærmiljøer til styrket kunnskap om trafiksikkerhet i barnehage og skole. På denne bakgrunn er barn og unge prioriterte innsatsområder i tiltaksplanen. I planen presiseres det at barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Det er utarbeidet en mobilitetsplan i forbindelse med planarbeidet. Trygge skoleveier og barns interesser i området er redegjort for i denne rapporten og i planbeskrivelsen. Planen har stort fokus på bilfrie boligområdet og myke trafikanter.

	Areal- og transportplanleggingen har hatt stor betydning for ulykkesutviklingen i bebygde strøk. Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Samtidig er en økende andel av befolkningen bosatt i områder som er planlagt fra grunnen av, og der hensynet til trafikksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen.	
	Kryss og avkjørsler: Kryss og avkjørsler bør utformes (geometri og sikt) iht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (versjon 2021), kapittel 4.1. Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanten, se for eksempel kapittel 4.1.1.6 i håndbok N100. Disse tegnes inn (og målsettes) i alle kryss og avkjørsler. Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor areal regulert til vegformål, reguleres som hensynssone (sikringssone H140). Det bør tas inn en bestemmelse om at det innenfor sikttrekanten ikke skal være eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) som er høyere enn 0,5 m over kjørebanenivå. Enkeltelement som trær, stolper eller liknende som ikke er sikthindrende, kan stå innenfor sikttrekanten.	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget.
	Kollektivtrafikk: Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Beskrivelsen bør også omfatte gangforbindelser og avstander til relevante stoppesteder.	Merknaden er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Mobilitetsplanen som er utarbeidet i planprosessen redegjør for hvordan planområdet knyttes til kollektivtrafikk, med gangforbindelser, avstander og stoppesteder.
Trara Lokalsamfunnsutvalg Dato:	Trara Lokalsamfunnsutvalg støtter innspillet som Trara Velforening sender inn. Trara Lokalsamfunnsutvalg stiller seg bak planutvalgets vedtak fra 20.01.2022 og gjengir i sin merknad hele planutvalgets innstilling ordrett. De påpeker ytterligere at området nord for Stjernehallen ikke kan benyttes til utfartsparkering da det ligger innenfor markagrensen, og at adkomst til området ikke er mulig for biltrafikk. For å tilfredsstille ønsker om utfartsparkering påpeker Trara Lokalsamfunnsutvalg at området i Ilaveien mellom riksvei 109 og Ilaveien 106 og 108 utvikles som utfartsparkering. Plassen eies av Fredrikstad kommune og vil kunne romme mange biler og det er kun få meter fra	Merknaden er tatt til orientering og behandlet i planprosessen. I prosessen ble det utarbeidet 3 alternative forslag for plassering av utfartsparkeringen, hvor Ilaveien var det ene alternativet. Planavdelingen i kommunen vurderte de tre alternativene, men besluttet at parkering nord for Stjernehallen skulle opprettholdes som parkering for marka.

	plassen inn i marka. De ønsker at den eksisterende stien fra Ilaveien inn til marka blir skiltet slik at det blir lettere å finne vei. Ved å benytte denne plassen som utfartsparkering vil gjennomkjøring og trafikkbelastning reduseres for Åsebråtveien, Ishallveien, Traraveien og Moreneveien. Trara LSU ønsker informasjon når planen kommer videre og ønsker et møte med prosjektgruppen.	
Trara Velforening Dato:	«Trara Velforening vil berømme planinitiativet for å trekke frem viktigheten av å bevare og forsterke den grønne, belyste korridoren som kommer opp gjennom Brattliparken og for å transformere området til et attraktivt boligområde» Trara Velforening støtter planutvalgets vedtak fra 20.01.2022 i punktene om tilgjengelighet til markaområdene, utfartsparkering, etablering av nærmiljøpark, medvirkning og høyder.	Merknadene tas til orientering.
	Utomhus: Trara Velforening påpeker at det er positivt med fokus på offentlighetens tilgjengelighet i området. De påpeker at det historisk er en lysløype og turvei som går fra Brattliparken opp til marka vest på planområdet, og at den må opprettholdes som dette. Lysløype og turvei har et høyere hierarki enn en tursti. Det sentrale grøntdraget gjennom boligområdet ses også på som en god løsning, og påpeker at det må være åpent, belyst og universelt tilgjengelig og ha tydelighet som et offentlig areal. De påpeker at forbindelsen opp gjennom grøntdraget også bør opparbeides som en turvei. Traséen vil være en naturlig ferdselsåre for skoleungdom som sogner til Kvernhuset ungdomsskole og inn i marka for lokalbefolkningen på Trara. De påpeker at i dag ferdes mange av beboerne på Trara i friluftsområdet bak Stjernehallen. Her ligger det et viktig markaområde som går helt ned til Trara skole, og dette området har status som statlig	Merknadene er tatt til orientering og innarbeidet i planforslaget. Det reguleres inn en turveg som kobler seg på eksisterende turveg fra Brattliparken. Denne skal opparbeides som lysløype og inngår i turvegnettet i marka. Turvegene opp gjennom grøntdraget sikrer god tilgjengelighet opp til marka gjennom planområdet, og bebyggelsens plassering skaper snarveier og en åpenhet mellom bebyggelsen.

	sikret friluftsområdet. Det er viktig at det legges til rette for passering opp til lysløype og marka mellom boligene. De presiserer at det ikke finnes en nærmiljøpark på Trara og at etableringen av en slik derfor er viktig.	
	Høyde på bebyggelse: Trara Velforening støtter at høyde på ny bebyggelse skal følge kommuneplanen bestemmelser, at bebyggelse skal framstå mer åpen og framhever at den må ta hensyn til eksisterende boliger i Moreneveien og Ishallveien med tanke på høydeforhold og avstand. De understreker viktigheten med lav boligbebyggelse på Stjernehalltomten også med tanke på synlighet fra turveiene ved Bjørndalsdammene. De påpeker at det i planinitiativet er vist boliger med store vindusflater og sier det er viktig med fokus på lysstøy fra boligene som ligger inntil markagrensen.	Merknaden er tatt til orientering og er delvis innarbeidet i planforslaget. I planprosessen har det vært arbeidet mye med høyder. Det legges opp til at bebyggelsen har variasjon i høydene for å skape en romlig variasjon og tilpasse seg omgivelsene. Bebyggelse trapper seg ned til to etasjer mot eksisterende boliger i øst, sør og mot marka. Enkelte steder internt i planområdet går bebyggelsen opp i 3-4 etasjer hvor det er vurdert at dette ikke vil være synlig fra omgivelsene. Det er tatt bilder med drone fra Bjørndalsdammene, og planområdets bebyggelse vil ikke være synlig fra dette området. Høyder på bebyggelse vist i illustrasjonsprosjektet som følger plansaken er omforent med planavdelingen i kommunen.
	Støy og trafiksikkerhet under byggeperioden: Beboerne i nærmiljøet har i flere år vær belastet med støy og luftforurensning under arbeid med nytt kloakk og vannavløp, som har forringet livskvaliteten i perioder for flere beboere. Trara velforening ber derfor om at støyfaglig rapport utreder økt støybelastning i området. De ber også om at det under byggeperioden blir vektlagt trafiksikkerhet da det er mange barn og unge i området.	Merknaden er tatt til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Støykonsulent har vurdert at ÅDT som følge av prosjektet er så lavt at det ikke vil generere trafikkstøy. Det er utarbeidet et notat som dokumenterer dette i forbindelse med planarbeidet. Krav til støy i bygge og anleggsfasen er sikret i bestemmelser.
	Medvirkning: Trara velforening påpeker at barn og unge må involveres tidlig i planleggingsfasen for å best mulig ivareta deres innspill og synspunkter.	Merknaden er tatt til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Det har vært en medvirkningsprosess med barn og unge i planprosessen som er dokumentert i eget vedlegg i plansaken.
	Antall boenheter: Trara velforening stiller seg spørrende til antallet boenheter på mellom 120-150 som det legges opp til på planområdet. De påpeker at det bør	Merknaden er tatt til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Planforslaget legger opp til at området kan bebygges med maksimalt 130 enheter. I planen er det sikret en

	vurderes en reduksjon til 100 enheter, for på den måten å opprettholde boligutformingne med eneboliger og småhusbebyggelse som preger Trara i dag. Flere enheter enn dette mener de vil framstå massivt og belastende for både veinett og trafikk sikkerheten i Ishallveien og Åsebråteveien.	bebyggelsesstruktur som organiseres rundt tre tun med en variert bebyggelse som består av rekkehus, 4 mannsboliger og mindre blokkbebyggelse på 3-4 etasjer. Blokkbebyggelsen er plassert internt i planområdet så den ikke ligger i direkte tilknytning til eksisterende bebyggelser. Bestemmelser sikrer en utforming av bebyggelsen så den tilpasser seg omkringliggende boligområdet og framstår med en tett lav karakter Bebyggelsesstruktur ivaretar tomtens kvaliteter og krav til uteoppholdsarealer iht krav i kommuneplanen er ivarettatt i planen. Trafikknotat viser at den ny bebyggelsen ikke vil gi store negative konsekvenser mht trafikk sikkerhet og trafikkstøy.
	Trafikksituasjon på Trara: Trara velforening opplyser i sine merknader at trafikksituasjonen er svært krevende i området pga gjennomgangstrafikk til Stjernehallen og innfarten til marka. Det har også vært gravearbeid i området som har vært belastende for beboere i nærmiljøet. Den foreslått adkomstveien til utfartsparkeringen gjennom Åsebråteveien og Moreneveien frarådes på det sterkeste. De mener også at adkomstveien gjennom Stjernehallveien Ishallvein må være forbehold gående og syklende, og at den ikke benyttes som adkomstvei til parkeringsplassen. De påpeker at det bør vurderes alternativ plassering for utfartsparkering for besøkende til marka i mobilitesplanen, og peker på området i Ilaveien mellom riksvei 109 og Ilaveien 106 og 108. Plassen er eiet av Fredrikstad kommune, og vil kunne romme mange biler og det er kun få meter før folk kommer inn til marka. Trara Vel ønsker at utbygger bidrar med en oppgradering og lyssetting av eksisterende sti fra Ilaveien og til marka. Ved å benytte denne plassen som parkering vil gjennomkjøring og trafikkbelastning reduseres spesielt for Åsebråteveien og Ishallveien, men også for Traraveien og Moreneveien.	Merknaden er tatt til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Det ble vurdert alternative plasseringer av utfartsparkering til marka i samråd med trafikkonsulent, men planavdelingen i kommunen ønsket av eksisterende plassering ble opprettholdt. Adkomstveien til utfartsparkeringen er lagt helt øst i planområdet for å ivareta eksisterende situasjonen, slik at det meste av det nye planområdet kan holdes bilfritt. Prosjektet er opptatt å fremme et forslag med gode trafikale løsninger. Flere av uttalelsene er bekymret for at utfartsparkeringen er for liten. Området som i planen er regulert til parkering er større enn eksisterende parkeringsplass, så det vil være mulig å opparbeide flere plasser i framtiden. Det er regulert en nærmiljøpark sentralt i planen som også skal inneholde en kvartalslekeplass. Parkavdelingen i kommunen har vært involvert i prosessen med plassering og utforming av nærmiljøparken.

	Ved å flytte utfartsparkeringen kan det etableres en nærmiljøpark isteden, som hele nabolaget vil ha glede av. Avslutningsvis håper Trara velforening våre innspill blir tatt hensyn til i den videre planprosessen da dette vil ha stor betydning for livskvaliteten for nabolaget på Trara.	
Fredrikstad Aktivitetsråd Dato:	Fredrikstad Aktivitetsråd er en frivillig og politisk uavhengig organisasjon, med kommunen som geografisk virkeområde. Rådet jobber på vegne av egenorganisert idrett, lavterskel tilbud innen fysisk aktivitet og aktivitetstilbud i friluftslivet. Deres kompetansefelt er medvirkningsprosesser og utvikling av aktivitetstilbud i nærmiljø og friluftsliv og utforming av nærmiljøanlegg, lekeplasser, rekreasjonsområdet, turstier m.m. Formålet med Aktivitetsråd er å bidra til et mangfoldig aktivitetstilbud og en mer aktiv befolkning. Aktivitetsrådet skriver i sin merknad: <i>«Fysisk inaktivitet er en økende utfordring, og inaktiviteten øker i alle alders grupper. Samfunnet vårt har de siste tiårene blitt tilrettelagt for inaktivitet, og man skal i dag være bevisst for å få fysisk aktivitet som del av hverdagen. En økning av den fysiske aktiviteten er ett av de tiltak som vil ha størst positiv effekt på folkehelsen. Fredrikstad mot 2030, kommunedelplan samfunnsdel, vil tilrettelegge for lek, aktivitet, naturopplevelser og fritidstilbud. Vi må skape gode byrom med møteplasser som gir økt utfoldelse, aktivitet og sosialt fellesskap.»</i> <i>«Tid og tilgjengelighet er de to største barrierer for fysisk aktivitet. Å tilrettelegge for fysisk aktivitet i nærmiljø er et viktig tiltak for folkehelsen. Aktivitet i nærmiljø bidrar også til økt fellesskap og tilhørighet til sitt lokalsamfunn. Å tilrettelegge for egenorganiserte fysiske aktiviteter er vesentlig i et folkehelseperspektiv, men også for den enkelte individ livskvalitet. Fysisk aktivitet gir en rekke helsegevinster, også mentalt. Vi trenger flere lavterskel aktivitetstilbud i Fredrikstad, og økt fokus på gode</i>	Innspillene fra Trara Velforening er tatt orientering og innarbeidet i planfroslaget. Merknaden er tatt til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Fredrikstad Aktivitetsråd ses på som en enorm kunnskapsressurs, og det har vært avholdt møter i planprosessen med Parkavdelingen i kommunen og Fredrikstad aktivitetsråd for å få innspill til plassering og programmering av nærmiljøparken. Det er regulert en nærmiljøpark sentralt i planen som også skal inneholde en kvartalslekeplass.

	<i>nærmiljøanlegg og aktivitetsområder i nærheten av der folk bor vil være med på å skape dette. Sammen kan vi få flere inn i aktivitet.»</i> Fredrikstad Aktivitetsråd skriver in sin merknad at de gjerne vil bistå i prosessen når det skal gjennomføres medvirkningsprosesser eller utvikle aktivitetstilbud i nærmiljøet slik som f. eks nærmiljøparken.	
Fredrikstad skiklubb Dato:	Turvei vest for Stjernehallen: Fredrikstad skiklubb påpeker at turveien / løypa mellom Brattliparken og Stjernehallen er den viktigste innfallsporten til marka når man kommer til fots, på sykkel eller i rullestol. Turveien strekker seg helt fra bysentrum til marka, og ligger i en grønn korridor som forbinder elva med marka. Turveien er lysløype og om vinteren kjøres det opp skiløyper helt nede fra Trara skolen. Når stien passerer vest for Stjernehallen opphører stien og glir over i parkeringsplassen mellom biler, søppelcontainerer og anleggsbrakker. Fredrikstad skiklubb påpeker at når Stjernehallen ble bygget for 50 år siden gikk turveien som en flott skogsløype uavbrutt forbi Stjernehallen. Etter at Stjernehallen sto ferdig påbegynte arbeidet med Markaplanen og da den ble vedtatt i 1980 ble markagrensen plassert i vestveggen på Stjernehallen. For 30 år siden var parkeringskapasiteten ved Stjernehallen for liten, og etter en lang debatt ble det akseptert å opparbeide en midlertidig parkeringsplass vest for hallen. Den ble lagt innenfor markagrensen, men ble sett på som midlertidig løsning. Parkeringsplassen er etablert på en flat bergrygg, og naturområdet kan enkelt tilbakeføres. Opparbeidingen av parkeringsplassen førte til at turveien vest for bygget opphørte når den passerte parkeringsplassen. I kommuneplanen fram til og planen som ble vedtatt 19.06.2002 og for perioden 2002-2013, lå parkeringsplassen i marka. I ny plan som ble vedtatt for perioden 2006-2017 er markagrensen flyttet til vestsiden av den nye parkeringsplassen. Fredrikstad skiklubb kan ikke se at denne	Merknaden er tatt til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Prosjektet forholder seg til markagrensen som er nedfelt i kommunens kart og gjentatt i kommuneplanens arealdel. Prosjektet regulerer inn ny turveg vest i planområdet og bestemmelser sikrer utforming og krav til opparbeidelse. Bestemmelser sikrer også at turvegen skal være tilgjengelig i hele bygge og anleggsfasen. Vegetasjon vil fungere som en grønn buffer mellom turveg og boligområdet slik det er på turvegen ned mot Brattliparken. Intensjonen i prosjektet er at turvegen igjen vil gå forbi planområdet som en skogsløype i naturlig terreng og vegetasjon. I dagens situasjon er turveien ikke synlig når den går over den gruslagte parkeringsplassen, men i kommuneplanen er den regulert inn. I dag parkerer bilene der hvor traseen er regulert inn, og man passerer derfor lenger mot øst nærmere Stjernehallen. Skiklubbens påstand om at turveien er skjøvet 20 meter lenger mot vest i planforlaget er ikke korrekt. I planforlaget er turvegen plassert der hvor den er regulert inn i kommuneplanen. Bebyggelsen vil legges utenfor hensynsonen og holde tilstrekkelig avstand til denne. For å minimere innsyn til boligene vil det etableres vegetasjon som buffer mellom turtraseen og

	saken ble tatt opp og politisk behandlet, og påpeker at det kan ha blitt gjennomført som en tegneteknisk justering. Skiklubben er svært uenig i forslaget som ligger inne i planinitiativet. De mener at i planinitiativet er turveien skjøvet opptil 20 meter ytterligere lenger mot vest, og at den ligger i en liten avstand (ned til 2 meter) til boligbebyggelse med 3 etasjers fasader. De ber om at dagens trase opprettholdes og at ny bebyggelse trekkes minst 10 meter fra løypa.»	bebyggelsen, slik det er gjort lenger ned av turstien mot Brattliparken. Illustrasjonsprosjektet vil vise dette.
	Offentlig turdrag: Fredrikstad skiklubb påpeker at det foreslåtte offentlige turdraget som går opp gjennom planområdet er et unaturlig plangrep. De mener at det foreslåtte turdraget vil ha liten verdi for allmennheten som adkomst til marka fordi det er vanskelig og uoversiktlig å finne fram dit, og at den mest naturlige adkomsten til fots og sykkel fra andre deler av byen enn Trara er på turveien vest for planområdet. De mener at den gamle traseen vest for planområdet bør opprettholdes. De påpeker at det foreslåtte overvannshåndteringsanlegget og fordrøingsbasseng som er planlagt i turdraget ikke har tilstrekkelig nedslagfelt og naturlig tilførsel av vann for å fylle et slik basseng og at man må støpe basseng for å holde på vannet. Videre påpeker de at terrenget som turdraget er lagt i allerede er sprengt bort fjell for Stjernehallen og at det må sprenges ytterligere for å etablere en parkeringskjeller. Ved å opprettholde den gamle traseen for turveien og skiløypa kan de urørte bergformasjonene ligge, grusen fjernes og vegetasjonene gjenskapes. De henviser til planutvalgets behandling 20.01.2022 hvor det står: «Allmenhetens muligheter for ferdsel gjennom området fram til Fredrikstadmarka må gis høy prioritet og skal sikres i planarbeidet, herunder eksisterende turvei i vestre del av planområdet.» De håper dette punktet blir fulgt opp på en god måte i planforslaget. Løsningen som er vist i skisseforslaget, betyr en betydelig reduksjon av kvalitetene ved denne viktige grønne korridoren fra bysentrum til marka. Det skjer på et punkt hvor korridoren er smalest og mest sårbar.	Merknaden er tatt til orientering. Turdraget gjennom planområdet er et viktig grep for å sikre allmennhetens tilgjengelighet gjennom området. Den vil bli en viktig passasje for folk som bor på Trara som har vært vant til å gå over Stjernehallens området for å komme til marka. Opprettelsen av turvegene opp gjennom grøntdraget vil ikke gå på bekostning av turvegen som er regulert vest i planområdet. Det er krav i kommuneplanen at overvann håndteres på egen tomt, og det er foreslått at overvann ledes ut i det grønne turdraget og forsinkes og fordrøyes der. Vannet vil være en ressurs for vegetasjon og beplantning, men vannet vil også bidra positivt for det sosiale miljøet. Det er ikke tenkt at det skal støpes et basseng eller at det etableres et permanent vannspeil, men det er en intensjon i prosjektet at et overvannstiltak som for eksempel et regnbed, skal kun kunne islegges om vinteren og fungere som en skøytebane. Den nye parkeringskjelleren vil bli lagt på samme nivå som den eksisterende isflaten, nettopp for å unngå store terrenginngrep og sprenging. Det er viktig for prosjektet å unngå store terrenginngrep.

	Utfartsparkering: Fredrikstad skiklubb henviser til planutvalgets vedtak fra 20.01.2022 hvor «Muligheten for utfartsparkering med tilstrekkelig kapasitet skal opprettholdes i området.». Merknaden påpeker at de håper at punktet blir fulgt opp bedre i forslaget til plan enn det er gjort i planinitiativet. <i>«Stjernehallparkeringene er i dag byens viktigste utfartsparkering for marka, og er svært mye benyttet. På gode utfartsdager er det foreslåtte arealet altfor lite. Det er også viktig at prosjektet får tilstrekkelig parkeringsdekning både for beboere og gjester til beboere. Markaparkeringen her må ikke bli belagt med andre brukere, slik som markaparkeringen ved skytterhuset/FIF-huset er blitt. Byen kan ikke la en historisk mulighet til å beholde en god tilgjengelighet til marka gå fra seg med å bygge ned Stjernehallparkeringen i så stor grad. Det er jo attpå til fellesskapet som eier dette området. Det kan ikke overlates til kommersielle boligutviklere å definere hvilke løsninger byen er tjent med her.</i>	I kommuneplanen er Stjernehalltomten avsatt til boligutvikling. Området nord for Stjernehallen er avsatt til utfartsparkering, og det er plass til ca 70 biler. Flere av uttalelsene er bekymret for at utfartsparkeringen er for liten. Området som i planen er regulert til parkering er større enn eksisterende parkeringsplass, så det vil være mulig å opparbeide flere plasser i framtiden. Det ble utført tellinger av biler til utfartsparkeringen i planprosessen for å se hvordan parkeringen ble benytte. Tellingene ble utført på fine turdager, men det var allikevel ikke full dekning på parkeringsplassen. Bestemmelser sikrer at utfartsparkeringen ikke kan benyttes som gjesteparkering for boligområdet, og at det er tilgjengelighet til parkeringen gjennom hele bygge og anleggsfasen.
Sverre Magnus Joki Dato:	Det påpekes i merknaden at det er svært positivt at det vektlegges et bilfritt bomiljø og at trafikk reduseres så langt som mulig, og at dette er helt avgjørende for å ivareta et godt bomiljø med tanke på trafiksikkerhet for barna i nabolaget og støvplager som følge av trafikk. Videre påpekes det at utfartsparkeringen som foreslås videreført må unngå gjennomfart fra Ishallveien for å ikke ødelegge de bilfrie kvalitetene i planområdet og nabolaget. Ishallveien bør derfor også etableres som miljøgate for å understreke at boligområdet er en del av marka-området i byen. Det påpekes at utomhusarealene virker gjennomtenkte, og at lekeplassene også bør ivareta ungdommer i tydeligere grad enn det som er beskrevet. Det påpekes at det er positivt at parkering i boligfeltet løses gjennom parkeringskjeller, og at denne må være stor nok for å ivareta beboernes	Merknadene er tatt til orientering og delvis innarbeidet i planforslaget. Planforslaget legger opp til at området kan bebygges med maksimalt 130 enheter. Bebyggelsen er lagt varsomt i terrenget med gode og tilstrekkelige utomhusarealer iht kommuneplanen. Illustrasjonsprosjektet som følger plansaken viser at området vil få en bebyggelse som tilpasser seg den eksisterende bebyggelse. Ny bebyggelsen mot øst og sør som ligger inn mot eksisterende bebyggelse får en maksimalt høyde på 2 etasjer. Mot øst ligger den nye bebyggelse i god avstand og med en adkomstvei mellom seg og den eksisterende bebyggelse.

	parkering av både en og to gjester, samt gjester. Gateparkering ved adkomst til boligfeltet for beboere og gjester bør unngås for å ivareta trafikksikkerheten for barn og unge, og redusere støy og støvproblematikk fra trafikk. Det påpekes at den varierte bebyggelsen bidrar positivt til byens og nabolagets karakter. Det er imidlertid viktig at bygningsmassen trekkes inn i bygningskroppen slik at fasadene ikke fremstår som store vegger mot nabolaget. I merknaden påpekes det at utbyggingsvolumet ikke bør tillate for høyt antall boenheter og dermed legge for stort press på barne - og ungdomsskolen. Det foreslås at boligområdet ikke skal ha en utbygging på mer mellom 60 og 88 enheter. Det påpekes at hovedtrekkene i planforslaget er fine for bomiljøet, men at naboer øst og sør for planområdet vil påvirkes av utbyggingen. Det foreslås derfor at fasader og volumer må utformes for å redusere den negative påvirkningen som økt innsyn og reduserte lysforhold. Boliger nær eksisterende bebyggelse må reduseres til en etasje, med evt en andre etasje trukket inn fra fasaden. Videre må byggehøyden ikke overstige 3 etasjer for å redusere omfanget av prosjektet påvirkning på omgivelsene. Det påpekes at prosjektets mål med variasjon og gode boarealer kan løses innenfor disse rammene ved å redusere antall planlagt boenheter til 80, som er det ungdomsskolen har plass til samt at dette er nærmere gjeldende boligbyggeprogram.	Sol og skygge analyser viser at den nye bebyggelsen ikke negativt vil påvirke eksisterende bebyggelse.
Ellen Irene Østlie	Vi ber om at det blir tatt hensyn til sol og lysforhold mht nåværende bebyggelse i Moreneveien. I klartekst ber vi om at de nærmeste husene til vår egen bolig, ikke blir så høye at de tar ettermiddags/kveldssola fra oss.	Merknadene tas til orientering og er innarbeidet i planforslaget. Ny bebyggelsen mot øst og sør som ligger inn mot eksisterende bebyggelse får en maksimalt høyde på 2 etasjer. Mot øst ligger den nye bebyggelse i god avstand og med en adkomstvei mellom seg og den eksisterende bebyggelse. Sol og skygge analyser viser at den nye bebyggelsen ikke negativt vil påvirke eksisterende bebyggelse.

Torgrim Vestheim	I merknaden påpekes det at ny innkjøring til marka skal gå rett igjennom boligfeltet fra Åsebråtveien. Dette vil medføre økt trafikk og mer støy fra forbigående trafikk og mennesker i hovedsak rett utenfor merknadsstillers stuevindu, og dette blir sett på som negativt. Det påpekes at det allerede er en inngang til marka ved parkeringsplassen ved skytterhuset, og at det vil være en bedre løsning å fortsette å bruke denne inngang til marka enn å ødelegge husfreden for stort sett hele Åsebråtveien. Merknadsstiller påpeker at de har snakket med flere av sine naboer som deler samme syn.	Merknadene tas til orientering og er delvis innarbeidet i planforslaget. Det ble vurdert alternative plasseringer av utfartsparkeringsplassen, men planavdelingen krevde at eksisterende parkeringsplass ble opprettholdt. Adkomst vil skje via ny internvei som ligger helt øst i planområdet inn mot eksisterende bebyggelse. Ny situasjon vil derfor bli tilnærmet lik eksisterende situasjon.
Terje Smerud	Terje Smerud påpeker i sin merknad at tomtestørrelsen ikke er av den størrelsen som Isegran Eiendom har blitt forespeilet, og at markagrensen ikke er nøyaktig fastlagt. Ifølge lokalkjente så foreligger dagens vestvegg på Stjernehallen i markagrensen, og lyktestolpene langs skogkanten er en del av dagens lysløype. Det henvises i merknaden til Isegrans forlag til ny parkeringsplass. Ifølge lokale beboere var parkeringsplassen innenfor markagrensen, og ble bare midlertidig «lånt» ut ved bygging av Stjernehallen. Den nye adkomsten til denne parkeringsplassen som er foreslått i planinitiativet, mener merknadsstiller er en meget dårlig løsning. Veibanene i området er snevret betydelig inn, og det er dårlig fremkommelighet pga parkerte biler i gaten. Den lille stikkveien som er foreslått til adkomst er glatt på vinterstid. Merknadsstiller er positiv til utbygging av boliger på tomten, men påpeker at utbyggingen må stå i kontrast til dagens boligmasse i område, uten å fortett med for mange boliger. Det bør være en egen adkomst via Innfarten og en til parkeringen som gjør befolkningen velkomne til Marka.	Merknadene tas til orientering og er delvis innarbeidet i planforslaget. Prosjektet forholder oss til tomtegrenser og føringer på markagrense og hensynsone som ligger i gjeldene kommuneplanen. Eksisterende parkeringsplass vest for Stjernehalltomten er i planen regulert til turdrag og en turveg, hvor naturen skal reetableres og framstå som en del av marka. Utfartsparkeringsplassen nord i planområdet er regulert til parkering i kommuneplanen. Det har i prosessen vært vurdert alternative plasseringen av denne, men planavdelingen krevde at plasseringen ble opprettholdt. Adkomsten til parkeringsplassen er lagt øst i planområdet, via en ny adkomstvei. Ny situasjon vil bli tilnærmet lik den eksisterende situasjon.

Innkomne merknader etter informasjonsmøte den 6. og 7. september.

Den 6. og 7. september ble det avholdt informasjonsmøter med alle berørte naboer for å gå gjennom planforslaget. Møtene ble avholdt med en og en nabo, og de fikk mulighet til å stille spørsmål om prosjektet.

I etterkant av møte fikk man to brev fra Fredrikstad skiklubb som hadde merknader til markagrensen.

Merknadene ble også oversendt planavdelingen i Fredrikstad kommune, som har gitt skiklubben svar på merknaden.

Fredrikstad skiklubb, brev datert 17.11.2023	Skiklubben er opptatt av den grønne korridoren fra bysentrum / Brattliparken til marka. De mener at ny boligbebyggelse ødelegger for denne grønne korridoren. Er skeptiske til at det bygges boliger på planområdet.	Merknaden er tatt til orientering. Planforslaget sikrer at ved at den reguleres inn med kommunens krav til bredder på turveger / lysløyper. I bestemmelsene sikres det adkomst til til marka via denne turvegen i hele anlegg – og byggefasen. Mellom turveg og bebyggelse reguleres inn et grøntdrag (reguleringskode turdrag og nærmiljøpark). I dette området skal naturen reetableres og vegetasjon som beyttes skal være stedegen. I planforslaget vil område framstå som en del av marka, og være en del av grøntkorridoren fra sentrum til marka.
	Skiklubben er bekymret på generelt grunnlag parkeringsdekningen for parkering til marka. De påpeker at parkeringsplassen nord i planområdet er for liten, og at parkeringsplassen vest i planområdet ofte benyttes som parkering til marka.	Merknaden er tatt til orientering. Parkeringen for marka er regulert med et større området i dag enn opparbeidet parkeringsplass, og det er derfor mulig for kommunen å utvide denne i framtiden. Bestemmelser sikrer at parkeringen ikke kan benyttes til gjesteparkering for boligområdet.
Fredrikstad skiklubb, brev datert 02.12.2023 Sendt planavdelingen i kommunen med kopi til Line Solgaard arkitekter AS	Skiklubben mener at planforslaget tar feil utgangspunkt i markagrensen vest for Stjernehallen.	Reguleringsavdelingens svar til Skiklubben mail datert 8. desember 2023 <i>Reguleringsavdelingen, og avdeling for bærekraftig samfunnsutvikling som arbeider med kommuneplanens arealdel, kjenner ikke til at det er fattet egne vedtak spesielt vedrørende plasseringen av markagrensen på dette stedet. Markagrensen har imidlertid hatt samme plassering her gjennom flere kommuneplan-perioder. Vi legger til grunn at gjeldende plassering av markagrensen er vedtatt av bystyret, både den gang den ble gitt denne plasseringen i</i>

		<i>kommuneplanens arealdel første gang, og gjennom flere påfølgende rullinger av kommuneplanens arealdel der plasseringen av denne grensen har vært uendret.</i> <i>Vi er enig i at det er viktig å opprettholde turveien/lysløypa vest for Stjernehallen som en forbindelse fra Brattliparken til marka. Dette har også vært presisert overfor forslagsstiller og plankonsulent helt fra starten av denne planprosessen. Ved behandling av planinitiativet ble det fokusert spesielt på dette i et eget vedtakspunkt: «Allmennhetens muligheter for ferdsel gjennom området fram til Fredrikstadmarka må gis høy prioritet og skal sikres i planarbeidet, herunder eksisterende turvei i vestre del av planområdet.» Vi legger ved denne saken til orientering.</i>
--	--	--