INNKOMNE UTTALELSER ETTER 1.GANGS HØRING

Uttalelser etter høring og offentlig ettersyn 08.09.2026

Forslag til detaljregulering for Stjernehallen, plan ID 1218

Ovennevnte reguleringsplanforslag har lagt ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 04.12.2025 til 29.01.2026.

Innkomne merknader

1. Østfold fylkeskommune
2. Statens vegvesen
3. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus
4. Bane NOR
5. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
6. Norges vassdrags og energidirektorat
7. Råd for personer med funksjonsnedsettelse og Eldrerådet
8. Mattilsynet
9. Trara lokalsamfunn
10. Trara velforening
11. Venneforeningen Trara
12. Fredrikstad Skiklubb
13. FAU Trara Skole
14. Anne Nygren
15. Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen
16. Bente Bjørnstad
17. Bjørg Liljedal
18. Dag Roar Forsth Lie og Kristine Birkeland Gustavsen
19. Else M. Uttgaard
20. Eva Slørdal Conradi
21. Fredrik Borud
22. Hege Fay Stene

23. Heidi Gomnæs
24. Henrik Sørensen
25. Håvard Maurstad
26. Ingrid Oldervik
27. Irene Strand Østli og Åge Frydenberg
28. Jeanette Syversen
29. Jenny Charlotte Flink
30. Jens L. Mathiasen
31. Karoline Jensen
32. Kristin Andersen og Gjermund Bråten
33. Lene Merete Roer
34. Michel Gascoin og Charlotte Bråten
35. Natalie Marie Engen og Andreas Engen
36. Nina Antonsen
37. Siri Harsem Angelsen
38. Sven Hognestad
39. Sverre Magnus Joki og Sissel Odde Steen
40. Thomas Haugan-Hepsø og Tone Haugan-Hepsø
41. Tor-Åge Schei
42. Øystein Buran

Innkommet merknad etter frist:

43. Teknisk forvaltning – renovasjon

Dato 07.05.2026

Avsender	Merknad	Tilsvar
Østfold fylkeskommune Dato: **29.01.2026**	**Barn og unge samt medvirkning:** • Fylkeskommune anbefaler at krav til arealer for lek sikres i plankartet, slik at det er mulig å sikre kommunens kvalitetskrav, og bidra til gode bo- og oppvekstmiljøer. • 200 m^2 av felles lekeareal innenfor KBA1 kan ligge på KBA3. Dette fører til at flere vil krysse turdraget/nærmiljøparken og gatetunet med adkomst til parkeringsanlegget. Fylkeskommune ber kommunen vurdere om dette bør endres, slik at det i stedet bør legges til rette for noe redusert bebyggelse innenfor KBA1. • «*det tillates oppført overdekket sykkelparkering, og konstruksjoner som pergola og drivhus utenfor byggegrense. Utvendig trapp for adkomst til boliger i 2. etasje tillates etablert utenfor byggegrense*». Fylkeskommunen mener at det må presiseres at unntakene ikke gjelder inn i turdrag/nærmiljøparken, kun innenfor formål bebyggelse og anlegg KBA1, KBA2 og KBA3.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Krav til lekeplasser er sikret i bestemmelsene, og det er ikke nødvendig å sikre i kart. Kommunes kvalitetskrav gjelder for både kart og bestemmelser. • Merknaden tas til etterretning. Det tillates ikke bygg høyede enn 11,5 meter, noe som vil redusere bebyggelsen innenfor KBA1. Det er derfor ikke nødvendig med en bestemmelse som tillater utomhusarealer tilhørende KBA1 i KBA3. Man kan bevege seg mellom KBA1 og KBA3 uten å krysse gatetunet og inngangen til p-kjeller. Den naturlige veien å bevege seg mellom KBA1 og KBA 3 er via vei #4. For å oppnå tilstrekkelig trafikksikkerhet for barn og unge når de beveger seg i nærmiljøparken og må krysse gatetunet, er det sikret i bestemmelser at gatetunet har tydelig fotgjengerovergang. Denne løsningen er diskutert med kommunen i forbindelse med at nærmiljøpark ligger på begge sider av gatetunet. • Merknaden tas til etterretning. Bestemmelsen gjelder for KBA1, KBA2 og KBA3, det er derfor ikke hjemmel å bygge utenfor formålet i bestemmelsen.

	• På felt KBA2 og KBA3 er det vist adkomst til boligene rett fra vei KV2 i nord, og over fortau ved KV1 i sør. Dette vil kunne føre til trafikkfarlige situasjoner, spesielt med tanke på skoleelever. Det er positivt at illustrasjonene viser carport, siden det ofte oppleves mer oversiktlig. Det bør vurderes om det bør legges offentlige arealer direkte fra veien Utfarten/Ishallveien siden det ikke er utkjøringer denne veien.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Løsningen med fortau på en side er diskutert med vei-og trafikkansvarlig konsulent i prosjektet, og valgt løsning med fortau inn mot boliger er vurdert å være den mest trafikksikre løsningen. Et alternativ ville vært å legge fortau på motsatt side av KV1, men denne løsning er vurdert mer trafikkfarlig da skoleelever fra disse boligene ville måtte krysse veien for å komme til fortauet.
	• Fylkeskommunen bemerker at mange barn og unge krysser over Oredalenområdet, via sti fra Oredalsåsen og på nedsiden av dam 2. De som bor på denne delen av Trara, går da gjennom planområdet eller over parkeringsplassen nord for planområdet. Det er derfor viktig å se på trygge sammenhenger, siden passeringene gjerne sammenfaller med innkjøringen til parkeringsanlegget via gatetunet. Gatetunet er også adkomst til parkeringsanlegg, og det framgår av planbeskrivelsen at det kan bli inntil 81 kjøretøy per time. Dette sammenfaller gjerne med de periodene barn går til og fra skole, eller leker etter skoletid.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Det er i prosjektet lagt stor vekt på hvordan barn og unge kan bevege seg på og turstier fra nærliggende nabolag gjennom planområdet, samt internt i planområdet uten at trafikkfarlige situasjoner kan oppstå. Det er redegjort for hvordan barn og unge kan bevege seg bilfritt gjennom planområdet i planbeskrivelsen.
	• Fylkeskommunen ber kommunen vurdere om det bør stilles et rekkefølgekrav til at Stjernehallen ikke kan rives, før det er etablert en ny ishall som erstatningsareal for Stjernehallen.	• Merknaden tas til etterretning. Forholdet er ivaretatt gjennom rekkfølgekrav som krever at aktivitetene i Stjernehallen skal være flyttet og det er avklart at bygget skal rives før det kan gis rammetillatelse innenfor KBA1-3.
	• Det ikke kapasitet på skole og barnehage. Kommunen bør derfor vurdere om det er ønskelig å legge til rette for nye boliger, før dette er sikret.	• Merknaden tas til etterretning. Kapasiteten har blitt bedre ved nærliggende skoler siden oppstarten av planarbeidet. Trara skole har p.t. en oppfyllingsgrad på 88%, og Kvernhuset ungdomsskole har p.t. en oppfyllingsgrad på 97%. Det vil innarbeides en bestemmelse som sikrer at det må

		dokumenteres at det finnes tilstrekkelig skolekapasitet før det kan gis rammetillatelse til nye boenheter innenfor planområdet.
	Utnytting og høyder • Vi vil anbefale at det som kompensasjon før økt maksimal høyde, sikres arealer med tykkere dekke over parkering, slik at det er mulig å få trær med større høyde, som kan få høyde tilsvarende bebyggelsen og dermed dempe synligheten. Det mener det bør settes av minimum 1,5 meters dekketykkelse for å sikre dette.	• Merknaden tas delvis til etterretning. Byggehøyder reduseres til totalt 11,5 meter innenfor planområdet. 1,5 meters dekketykkelse p-kjeller vil gi høyere bebyggelse totalt, da bebyggelsen i KBA3 forholder seg til eksisterende terreng og høyde på eksiterende isflate i Stjernehallen. Det vil innarbeides i bestemmelsene at det skal være mulig å stedvis etablere dekketykkelse opp til 1,5 meter for å sikre etablering av store trær.
	• Fylkeskommunen ber kommunen vurdere om høyden bør sikres på andre måter, for å sikre at det ikke samtidig kan fylles på mer masse/at terrenget heves, slik at området og med det også bebyggelsen, blir liggende høyere, til større ulempe for naboene.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Forslagsstiller vurderer at punktet er tilstrekkelig sikret gjennom bestemmelse 3.2, som sikrer at bebyggelsen skal planlegges ut fra byggetomtens topografi og legges naturlig i terreng. Bruk av skjæringer og fyllinger skal begrenses
	Hensyn til felles planlegging • Fylkeskommunen påpeker at adkomst til marka ikke er sikret tilstrekkelig når parkeringsplassen er tatt ut av planen, fordi veien KV2 ikke sikrer dette. KV2 er foreslått fram til nordøstre hjørnet i planen, men det er så vidt vi vet, ikke en vei videre opp til parkeringen der i dag, se google earth mai 2024. Det er også en del høydeforskjell fra der veien KV2 er vist, og opp til dagens parkering som på denne delen ligger på en fylling.	• Merknaden er tatt til etterretning og det vil redegjøres for løsning i planforslaget. Adkomsten til marka gjennom rekkefølgebestemmelse og ny tilførselsvei KV2 er prosjektert for å treffe i riktig kotehøyde på eksisterende parkeringsplass, men fra en litt annen kant enn dagens tilførselsvei. Det vil bli behov for å gjøre noen mindre tiltak i form av ny tilkomsttrase inne på parkeringsplassen for å treffe den nye veien. Løsning er diskutert med kommunen som er inforstått med at mindre tiltak må gjøres på adkomsten til markaparkeringen.
	• Kommunen må vurdere hvordan det nå kan sikres, slik at hensikten ved en utfartsparkering for turområdet ivaretas. Mobilitetsplan viser også veien til parkering, og vi etterspør	• Merknaden er tatt til etterretning og det vil redegjøres for løsning i planforslaget. Adkomsten er tilstrekkelig ivaretatt og vil bli beskrevet i revidert planbeskrivelse.

	om adkomst til utfartsparkeringen er tilstrekkelig vurdert i revidert planforslag	
	• Vi ber kommunen sikre at bebyggelsen med tilhørende funksjoner som trapper, sykkelparkering med mer ikke blir liggende helt inntil LNF- området i nord.	• Merknaden tas til etterretning og vil innarbeides i reguleringsbestemmelsene.
	Øvrige forhold • Det er vist til Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet - Lovdata og Statlige planretningslinjer for klima og energi - Lovdata fra 2024. Samtidig er de eldre planretningslinjene gjengitt i §§ 4.4.2 og 4.4.4, og disse er erstattet. Vi mener at de eldre SPRene bør fjernes fra planbeskrivelsen, og temaene som nevnes bør flettes inn i teksten tilpasset de gjeldende retningslinjene.	• Merknaden er tatt til etterretning.
	Føringer i planen • Vi vil anbefale kommunen å vurdere om enkelte forutsetningene skal være bindende i planen, f.eks. saltak og materialer, samt opparbeiding av utearealer. Begrepet veiledende kan tolkes veldig ulikt.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Krav til saltak er sikret i bestemmelse 5.3.4, hvor også materialbruk og fargepalett er tilstrekkelig sikret.
	Vegetasjon og synlighet • Fylkeskommunen etterspør om aska, merket som eksisterende tre som skal bevares, er tilstrekkelig sikret i planen. Aska ligger delvis innenfor bestemmelsesområde # 3, der det kan planlegges for regnbed. Vi etterspør om aska tåler dette. Vi anbefaler at § 8.2 Bevaring naturmiljø (H560) styrkes, slik at eksisterende ask i KBA3 er mulig å bevare.	• Merknaden tas til etterretning og vil innarbeides i planforslaget. Treet står rett ved siden av synlig svaberg, og rotsonen strekker seg trolig mer mot sør. Treet står på et høyere terrengnivå enn nivået hvor regnbedet skal etableres. Se figur 23 i planbeskrivelsen. Bestemmelsenes § 8.2 styrkes med følgende tillegg: *«Det skal ikke foretas inngrep som kan skade rotsystem, stamme eller krone. Rotsone skal sikres/skjermes i byggeprosessen med gjerde slik at skade unngås.»*

	• Det er vist trær over parkeringsanlegg, men vi etterspør om det er tilstrekkelig dybde. Det står minimum 50 cm vekst- og drenslag, og parkeringskjeller skal tåle min 80 cm jorddybde. Vi vil anbefale at det settes av minimum 1,5 meter for å få trær med tilstrekkelig høyde. Trær bidrar til å dempe bebyggelsens høyde, og det viktig at det legges til rette for høyere trær når det foreslås avvik fra gjeldende kommuneplan, som et kompenserende tiltak.	• Merknaden tas til etterretning og vil delvis innarbeides i planforslaget. Det vil innarbeides i bestemmelsene at det skal være mulig å stedvis etablere dekketykkelse opp til 1,5 meter for å sikre store trær.
	• Illustrasjonene som viser fjernvirkning, er litt utydelige. Det er derfor vanskelig å se omfanget når bebyggelsen har tilnærmet samme farge som skyene/himmelen.	• Merknaden tas til etterretning og illustrasjoner er revidert.
	• Vi ber kommunen vurdere om det er behov for å erstatte sivilforsvarets funksjon som nå rives, jf. endret verdenssituasjon.	• Merknaden tatt til følge. Sivilforsvaret har i flyttet i tiden planarbeidet har pågått. Planbeskrivelsen revideres slik at korrekt info foreligger.
2. Statens vegvesen Dato 13.01.26	**Universell utforming** • I bestemmelse 5.3.7 om bilparkering anbefaler vi å skrive «parkering for forflytningshemmede » i stedet for «HC-parkering». I tillegg bør det settes krav i bestemmelsene om at plassene skal være 4,5 meter brede og 6 meter lange for å sikre plass til ut- og innstigning.	• Merknaden tas delvis til etterretning. Det endres til parkering for forflytningshemmede, men størrelse på p-plass er regulert i TEK og det er ikke behov for å regulere dette på reguleringsnivå.
	• I bestemmelse 5.3.7 om parkering er det et krav at 5 % av parkeringsplassene skal være for forflytningshemmede (HC-parkering). Vi mener dette ikke oppfyller kravet i bestemmelse 16.2 i kommuneplanens arealdel 2023-2035. Der er kravet minimum 0,1 plass per boenhet.	• Merknaden tas til etterretning

	Frisikt • Sammenkoblingen mellom Ishallveien (kommunal) o_KV1 blir et kryss. Krysset er uregulert (høyreregel). Frisiktlinjer må oppdateres i samsvar med dette. Krav til frisikt i uregulerte T-kryss fremkommer av figur 4.1.1.6-2 og tabell 4.1.1.6-2 i vegnormal N100. **Avkjørsel** • Vi anbefaler å markere hvor Ishallveien 22A har avkjørsel. Det ser ut som eiendommen benytter adkomst fra fremtidig o_KV1.	• Merknaden tas delvis til etterretning. Krav til frisiktlinjer er diskutert med tekniske i kommunen. Veiene er kommunale, og kommunen har godkjent dimensjoner på regulerte frisiktlinjer. • Merknaden tas til ikke til etterretning. Eiendom har adkomst fra Utfarten.
3. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus Dato: 27.01.2026	• Det er i planbeskrivelsen vist til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018) og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014). Disse er erstattet av statlige planretningslinjer for klima og energi Side: 2/2 (2024) og statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025), som det også er vist til i planbeskrivelsen. De to førstnevnte bør for ordens skyld fjernes fra planbeskrivelsen. • Det er beskrevet at arealet for utfartsparkering er tatt ut av planforslaget, og at dette skal ha skjedd i forbindelse med førstegangsbehandling av planforslaget. Vi savner en redegjørelse for hvorfor arealet er tatt ut og virkningene av dette. Vi mener det er viktig å ivareta innfartsparkeringene til marka slik at den er tilgjengelig for brukere som er avhengig av bil for å bruke marka.	• Merknaden tas til etterretning • Merknaden tas til etterretning. Ved vedtak om oppstart av plansaken var det en premiss at utfartsparkeringen skulle inngå i planområdet. Ved 1. gangsbehandling av saken vedtok politikerne å legge planen ut på høring mot at utfartsparkeringen ble tatt ut av planen. Trolig skyltes denne beslutning at man ikke ønsket å regulere innenfor markagrensen. Det vil redegjøres mer detaljert for dette i planbeskrivelsen.
4. Bane NOR Dato: 06.01.2026	Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.	

5. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap Dato: 27.01.2026	• Østfold Sivilforsvarsdistrikt har i dag et varslingsanlegg i Utfarten 7 (avdelingslager til sivilforsvaret som nå har flyttet til Borgarveien 6 C). I forbindelse med utbygging i område har Sivilforsvaret behov for å beholde varslingsanlegget i samme område. Dette må tas hensyn til ved bygging av nye blokker, jamfør Sivilbeskyttelsesloven § 16 og Sivilforsvarsforskriften § 46. I praksis betyr dette at Sivilforsvaret må ha et eget areal på ca 5 kvadrat i øverste etasje (ofte i tilknytning til et ventilasjonsrom har blitt benyttet) til å montere trykktank som veier ca. 120 kg, med rørgjennomgang over tak til tyfonen som er montert på et stålrør. Rommet skal ha strømtilgang og må være frostfritt.	• Merknaden tas til etterretning.
6. Norges vassdrags og energidirektorat Dato: 06.01.2026	Ingen merknader til plansaken. Planforslaget ser ikke ut til å berøre noen av våre saksområder i vesentlig grad.	
7. Råd for personer med funksjonsnedsettelse og Eldrerådet Dato: 27.01.2026	**Eldrerådets uttalelse** • Rådet har ingen bemerkninger til det fremlagte forslag til detaljregulering utover å forutsette at universell utforming ivaretas i planarbeidet. • Friluftsområdet knyttet til reguleringsplanen må ivaretas. **Råd for personer med funksjonsnedsettelses vedtak** • Rådet har ingen bemerkninger til det fremlagte forslag til detaljregulering utover å *forutsette at* universell utforming ivaretas i planarbeidet.	• Merknaden tas til orientering.
8. Mattilsynet Dato:.2026	Ingen merknader til plansaken	

9. Trara lokalsamfunn Dato: 2026	**1. Avvik fra kommuneplanens høydebestemmelser** • **Byggehøyde** Lokalsamfunnsutvalget ber om at byggehøyde på ny bebyggelse er i tråd med planutvalgets vedtak og kommuneplanens arealdel og at den ikke overskrider 11,5 meters høyde.	• Merknaden tas til etterretning og vil innarbeides i planforslaget. I revidert planforslag holder all ny bebyggelse seg innenfor 11,5 meters byggehøyde.
	• **Høyde bebyggelse i forhold til eks. Stjernehall.** Den foreslåtte bebyggelsen vil bli inntil fem meter høyere enn dagens Stjernehall og innebærer en markant og uheldig endring av landskapsbildet. Trara er et etablert småhusområde, preget av eneboliger og lav bebyggelse. Boligblokker i fire etasjer, plassert høyt i terrenget, bryter tydelig med områdets karakter og skala.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Planforslaget legger opp til variert bebyggelse med rekkehus, 4-mannsboliger og lavblokk. Byggehøyden varierer mellom 9,5-11,5 meters høyde og er både lavere og høyere enn eksisterende Stjernehall. Bebyggelsen inn mot eksisterende bebyggelse trapper seg ned til 9,5 meter for å tilpasse seg eksisterende bebyggelse. Bebyggelsen på Trara består av eneboliger av svært variert uttrykk, og flere steder er eneboligene på svært små tomter slik at bebyggelsen framstår tett og sammenhengende ut mot gatene.
	• **Tilpassing til eksisterende bomiljø** Kommunens mål om fortetting må balanseres mot hensynet til eksisterende bomiljø. Å tillate bygninger som er vesentlig høyere enn omkringliggende bebyggelse – og høyere enn ishallen som rives – er etter vår vurdering i strid med disse hensynene.	• Merknaden tas til orientering. Det vil synliggjøres tydeligere i planbeskrivelsen hvordan ny bebyggelse ikke er synlig fra Bjørndals dammene.
	• **Synlighet fra omkringliggende området** Utbyggers vurdering av at bebyggelsen «ikke vil være særlig synlig» fra nærområdene samsvarer ikke med beboernes opplevelse. Bygninger i denne høyden vil være dominerende både visuelt og gjennom økt lysforurensning, særlig mot nærliggende friluftsområder og Bjørndalsdammene.	• Merknaden tas til orientering. Bebyggelsen vil være synlig fra nærområdet og endre områdets karakter fra idrettshall med tilhørende parkeringsarealer. Til et boligområdet med private, felles og offentlig tilgjengelige uteoppholdsarealer. Prosjektet vil ikke være synlig fra Bjørndalsdammene.

	2. Støy og belastning i anleggsperioden • I planbeskrivelsen punkt 6.9.5 tillates støyende arbeid frem til kl. 23.00. Dette er uakseptabelt i et tettbygd boligområde med mange barnefamilier. Støy fra pigging, boring, sprenging og tungtransport sent på kvelden vil gi betydelige belastninger for beboernes helse, trivsel og nattesøvn. Trara lokalsamfunn vil at reguleringsbestemmelsene strammes inn, slik at: • Støyende arbeid kun tillates i tidsrommet kl. 07.00–17.00 på hverdager • Det innføres totalforbud mot støyende anleggsarbeid på kvelder, netter og i helger **3. Bynært friluftsliv, grønnstruktur og markagrense** • **Endring av markagrensa og midlertidig parkering** Markagrensen gikk i flere år i vestveggen av Stjernehallen. Flytting av markagrensen i kommuneplanen i 2007 fremstår som en administrativ/teknisk endring uten politisk behandling eller offentlig høring. Etter vår vurdering er flyttingen ikke formelt vedtatt, og gjeldende markagrense går fortsatt i vestveggen av Stjernehallen. Den midlertidige parkeringsplassen vest for Stjernehallen ble etablert med klare forutsetninger om at inngrepet skulle være reversibelt, uten sprengning eller varige terrenginngrep. Området var ment tilbakeført til grønnstruktur. • **Friluftsområder** Trara lokalutvalg er bekymret for prosjektets påvirkning på det bynære friluftsområdet med Bjørndalsdammen som prosjektet ligger inntil. Tilstøtende friluftsområder må skjermes for dominerende boligbebyggelse.	• Merknaden tas til etterretning. Bestemmelser revideres og støyende arbeid tillates ikke mellom kl. 2100 – 0700, og ikke på søndager og helligdager. • Merknaden tas ikke til etterretning. Planforslaget forholder seg til gjeldende markagrense. • Merknaden tas til orientering. Planforslaget tar hensyn til tilstøtende friluftsliv, gjennom å regulere tursti gjennom planområdet til marka. Dette vil sikre at det blir en regulert sammenhengende tursti fra Brattliparken til marka. Det etableres et offentlig tilgjengelig grøntareal som buffer mellom turstien og ny bebyggelse, for å ivare hensyn til

	Forslaget slik det ligger i dag vil bidra til store terreng- og uerstattelige naturinngrep tett inn mot den viktige grønne korridoren som i dag går fra byen til Bratliparken og videre opp Bjørndalen og Fredrikstadmarka. Samt at plan-beskrivelsen i liten grad ivaretar de viktige natur- og friluftsverdiene i områdene rundt Stjernehalltomta. Særlig gjelder dette konsekvensene av høy og tett boligbebyggelse i umiddelbar nærhet til marka og tilgrensende friluftsområder. Samlet sett innebærer planforslaget en forringelse av grønnstruktur, landskap og bynært friluftsliv, i strid med hensynet til allmennhetens bruk av området.	friluftsområdet. Første etasjer i bebyggelsen som ligger inn mot turvegen skal ha inntrukket første etasje for på den måten trekke bebyggelsen lenger tilbake og skape tydelig skille mellom private hager og offentlig grøntområder. • I planprosessen ble det gjort en kartlegging av naturmangfold innenfor planområdet. Kartlegging fulgte Miljødirektoratets instruks for kartlegging av naturtyper (MI) (Miljødirektoratet, 2021). Utover naturtypekartlegging, ble det særlig vekt lagt på kartlegging av rødlistede arter, aggressive fremmedarter, store trær, vannmiljø og evt. annet av definert økologisk verdi iht. MDs retningslinjer og håndbøker. Rapporten konkluderer med følgende: *Med unntak av det store asketrærne, anser vi at tomten totalt sett har liten økologisk verdi. Ingen viktige naturtyper ble påvist, og ingen rødlistede arter utover ask (EN) ble påvist. Det må likevel påpekes at det finnes mindre naturverdier i form av resthabitater på tomten, blant annet det skogspregede området i sør, og opprinnelige bergflater. Dersom det store asketreet (nr. 148 i figur 5) ikke skades av utbyggingen, og at anleggsarbeidet utføres med varsomhet, vil planen slik den er forelagt oss (figur 2) ikke medføre alvorlig skade på viktig naturmangfold i form av naturtyper, arter eller økologiske funksjonsområder.* *Deler av et skogspreget område i sør (bilde 1) vil bli nedbygd, men dette dreier seg om sterkt menneskepåvirket natur, uten større verdier enn som en mindre flekk restnatur. Planskissen viser at det legges opp til en vegetert sone mot skogsområdene i vest. Noe som tilsier at ut over en potensiell øke i menneskelig ferdsel, samt støy i anleggsfasen, vil utbyggingen i liten grad påvirke tilliggende naturområder.* *Planen legger opp til en økning av blågrønn struktur på tomten. Dette tilsier at naturmangfoldet på selve tomten potensielt kan styrkes heller enn svekkes, da tomten slik den fremstår i dag stort sett er preget av svært lite natur. Vi anbefaler at det lille som er av naturpregede områder på tomten (grunnlendt furuskog, nakne berg etc.) bevares, eller gjenbrukes på tomten, så langt det lar seg gjøre.*

	• **Trafikkbelastning og utnyttelsesgrad** Planforslaget legger opp til om lag 135 boenheter. Dette er etter Trara lokalsamfunns vurdering langt mer enn hva området og det eksisterende veinettet tåler. Trafikken knyttet til Stjernehallen har vært periodisk, mens en boligutbygging av denne størrelsen vil gi kontinuerlig trafikk gjennom hele døgnet, med særlig belastning i rushtidene. Området benyttes som skolevei og ferdselsåre for barn til Trara skole og nærliggende barnehager. En betydelig økning i biltrafikk vil svekke trafikksikkerheten for myke trafikanter og kan ikke aksepteres. Et fortau fra avkjøringen til planområdet, ned langs Ishallveien til Åsebråtveien, skal være sikret opparbeidet før det gis brukstillatelse. Traraveien som i dag har fartsgrense 40 bør reduseres til 30 og at det etableres fartsreduserende tiltak som fartsdumper for å bøte på økende trafikk.	• Merknaden tas til orientering. Trafikknotatet er etter 1. gangs høring revidert slik at eksiterende og framtidig situasjon tydeliggjøres. Rapport konkluderer med at eksiterende veinett tåler økt belastning, at endringer fra ett stort bygg til flere små og etableringen av grøntdrag gjennom tomten vil ha positiv innvirkning på de myke trafikantene som ferdes her. Trafikkbelastningen vil i gjennomsnitt øke, men også fordeles mer jevnt og i perioder også reduseres. 81 kjøretøy pr time er ikke gjennomsnitt for timer gjennom hele døgnet, men et makstall i rushtiden. Rapporten sier. *Gjennomsnittlig døgntrafikk vil øke, men trafikken tilknyttet boliger fordeles ofte jevnere over døgnet og uken enn et idrettsanlegg. Toppene vil gå fra å være i forbindelse med kamper, gjerne i helger, til å være innenfor de typiske morgen- og ettermiddagsrushene på hverdager i likhet med det øvrige veinettet. I makstimen for det øvrige veinettet forventes antall kjøretøy å øke fra å være ubetydelig til opptil 81 kjøretøy/time. Utenom de typiske rushtidspunktene vil trafikkveksten være lavere enn dette, og på typiske tidspunkt for trening og kamp vil trafikken reduseres i området.*
	Trara Lokalsamfunn ber om at: • Maksimal byggehøyde reduseres slik at den er i tråd med kommuneplanens arealdel og planutvalgets vedtak (maks 11,5 meter), og at ingen bygg tillates å være høyere enn dagens ishall.	• Merknaden om byggehøyde tas delvis til etterretning. Nye bygg i planforlaget har maks høyde 11,5 meter. Dette er høyere enn eksisterende Stjernehall. Merknaden om at nye bygg ikke kan være høyere enn eks. Stjernehall tas ikke til etterretning.
	• Bestemmelsene for anleggsperioden endres for å skjerme naboer mot støy på kveld og helg.	• Merknaden om støy tas til etterretning
	• Utnyttelsesgraden reduseres, det må bygges færre boenheter. Hensynet til natur gjennom høyder og antall bygg, trafikksikkerhet, skolevei og eksisterende veinett tilsier at området ikke tåler den foreslåtte fortettingen.	• Merknaden om utnyttelsegrad og antall enheter tas delvis til etterretning. Antall enheter opprettholdes, men byggbare m2 reduseres som følge av at byggehøyde reduseres.

10. Trara velforening Dato:.2026	• Merknaden fra Trara velforening er helt identisk med Trara lokalsamfunn.	• Se svar på merknader til Trara lokalsamfunnsutvalg
11. Venneforeningen Trara Dato:.2026	• Merknaden fra Venneforeningen Trara er helt identisk med Trara lokalsamfunnsutvalg	• Se svar på merknader til Trara lokalsamfunnsutvalg
12. Fredrikstad Skiklubb Dato:.2026	• **Markagrensa** Skiklubben stiller spørsmål om gjeldende markagrense er korrekt, og henviser til at det i 2008 ble gjort en administrativ feil. Det ble på et tidspunkt (ikke angitt med årstall)etablert en midlertidig parkeringsplass som et reversibelt inngrep, og området skulle kunne tilbakeføres til mark uten store naturinngrep. Foreslått bebyggelse ligger mer enn 10 meter innenfor den markagrensa som skiklubben mener er gjeldende. Utenfor bebyggelsen er det satt av ytterligere 10 meter til hageanlegg for boligene utenfor. Den nye bebyggelsen strekker seg 13 meter lenger mot marka nordover enn dagens Stjernehall. Den nye bebyggelsen kommer betydelig nærmere turveien enn eksisterende bebyggelse og strekker seg både lenger nord og vest enn dagens Stjernehall.	• Merknaden tas ikke til etterretning Nåværende avgrensningen av marka har ligget fast i kommuneplanens arealdel siden 2007. Det er den avgrensningen av marka i kommuneplanens arealdel gjennom flere rulleringer som har ligget til grunn for planarbeidet. • Merknaden tas ikke til etterretning. Ny bebyggelse er lagt innenfor eksisterende markagrense. O_KG2 er et offentlig areal som ligger mellom turstien og boligene, og planene sikrer at det blir tydelig skille mellom offentlig og private uteoppholdsareler i form av beplantning for å skape god lesbarhet og forutsigbarhet. Bestemmelse 5.3.5 sikrer at private hager ikke kan etableres i o_KG2, og at det skal beplantes i skille mellom offentlige og private hager. Bebyggelse ut mot turvegen skal også ha minimum 1,5 meter inntrukket fasadeliv for å trekke de private boligene lenger vekk fra turvegen, og lage tydelig skille mellom private og offentlige arealer. Snitt i illustrasjonsprosjektet viser overgangen mellom offentlige og private arealer.

	• Planforslaget innebærer store og irreversible natur- og terrenginngrep i et område definert som svært viktig friluftsområde og del av en sentral grønn korridor fra elv til mark. Utbyggingen bryter med mål og føringer i Kommuneplanens arealdel 2023–2035, som vektlegger sikring og videreutvikling av grønne korridorer.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Planene sikrer et offentlig tilgjengelig uteoppholdsareal o_KG2 som vil bli en del av grøntkorridoren avsatt i kommuneplanens arealdel 2023-2035. Bebyggelsen holder seg utenfor dette formålet.
	• Foreslått parkeringskjeller krever omfattende sprengning av berg og fjerner urørt natur, inkludert åsrygg og naturlig vegetasjon.	• Merknaden tas til orientering. Krav til parkeringsplasser kombinert med ønske om å etablere et bilfritt boligområde har gitt en løsning med en stor parkeringskjeller for hele boligområdet. Denne er lagt under terreng, og vil derfor kreve inngrep i eksisterende terreng. For å redusere omfanget av inngrep og behov for å sprenge mer enn nødvendig, er parkeringskjelleren lagt på nivå med eksisterende isflate i Stjernehallen. Nytt terreng over p-kjeller skal etablere gode overganger til eksisterende terreng. Planforslaget vil være med å reparere terrenget med mer naturlige overganger og topografi enn dagens situasjon hvor det rundt Stjernehallen er flere store terrenginngrep i terrenget.
	• Turveien/lysløypa mister sin karakter som skogsnær ferdselsåre og blir i praksis en bymessig gang- og sykkelvei langs en lang, privat boligfasade. Økt lysbruk og bebyggelseseksponering vil forringe opplevelsen av marka og påvirke dyreliv negativt, særlig der korridoren er smalest og mest sårbar.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Planforslaget sikrer forlengelse av tursti gjennom planområdet til marka, og et offentlig tilgjengelig grøntområdet mellom bebyggelsen og turstien. Planforslaget legger opp til en reetablering av stedegen vegetasjon på arealer i dag som består hovedsakelig av store gruslagte plater. De nye offentlige tilgjengelige arealene vil oppleves som en del av marka og nærnatur og den vil ikke få en bymessig karakter.
	• Hele dagens urørte naturområdet med berg i dagen, lyngvegetasjon og sentvoksende kystfuru mellom Stjernehallen og eneboligen i Utfarten 12 blir fjernet for ny bebyggelse. Det er det eneste større partiet på Stjernehalltomta med opprinnelig natur intakt.	• Merknaden tas delvis til orientering. Bebyggelsen er justert slik at mer av eksisterende svaberg kan beholdes. Bebyggelsen er også lagt slik at flere av de store eksiterende furutrærne på området beholdes.

	• Dispensasjon fra byggehøyder gir høye og langstrakte fasader mot markagrensa, noe som oppleves dominerende, privatiserende og i konflikt med fellesskapets interesser.	• Merknaden tas delvis til etterretning. Høyde på bebyggelsens reduseres og det tillates ikke høyere bygg enn 11,5 meter. Ny bebyggelse ut mot marka er oppdelt i flere mindre bygg for å skape porøsitet i bebyggelsen. Den nye bebyggelsen vil ikke skape en så lang og sammenhengende fasade slik eksisterende Stjernehallen har. Bestemmelser sikrer at private hager ikke kan etableres ut i de offentlige tilgjengelige grøntarealene, og at private uteoppholdsarealer er skjermet med vegetasjon.
	• Klubben er ikke imot utvikling, men mener utbyggingen må tilpasses tomt og strøk bedre. Det foreslås å trekke bebyggelsen ca. 18 meter østover for å bevare den opprinnelige turveien, åsryggen og den grønne korridoren i sin helhet.	• Merknaden tas ikke til etterretning.
13. FAU Trara Skole	FAU ved Trara skole har fått innsyn i Trara lokalsamfunnsutvalgs kommentarer til planforslaget datert 23. januar 2026 og deler samtlige innspill som er gitt i uttalelsen. De ønsker allikevel å fremheve enkelte elementer som er av ekstra stor betydning for FAU Trara skole og som vi mener ikke hensyntas i nåværende planforslag: • **Naturhensyn** Tidligere politiske føringer i planprosessen forutsetter at allmenn ferdsel til Fredrikstadmarka, herunder	• Se svar på merknader til Trara lokalsamfunnsutvalg. • Merknaden tas til orientering.

	eksisterende turvei vest for Stjernehallen, skal sikres. Forutsetningen er forankret i kommuneplanens mål om å opprettholde og videreutvikle grønne korridorer fra by til marka. Turveien benyttes jevnlig og systematisk av Trara skole som del av undervisning og uteskole, og har stor verdi for barn og unge. Området rundt Stjernehallen brukes i dag aktivt til lek, rekreasjon og organiserte aktiviteter for skolebarn. Foreslått utbygging vil gi en mer bymessig situasjon langs turveien og svekke naturopplevelsen, særlig for barn. Midlertidig parkeringsplass bør tilbakeføres til grønnstruktur fremfor å danne grunnlag for varig utbygging. Bebyggelsens høyder og plassering forsterker opplevelsen av inngrep og reduserer kvaliteten på grønn korridor. Det stilles spørsmål ved om planforslaget reelt sett opprettholder eller videreutvikler den grønne korridoren slik kommuneplanen forutsetter. Inngrepene vurderes som uforholdsmessige sett opp mot begrenset utbyggingsgevinst. I anleggsperioden forventes grønn korridor og turvei å bli helt eller delvis utilgjengelig over lengre tid. • **Trafikksituasjon** Trara skole er allerede sterkt trafikkbelastet, med dokumenterte utfordringer knyttet til trafikksikkerhet for barn og andre myke trafikanter. Skolen og FAU har iverksatt og etterspurt en rekke trafikksikkerhetstiltak over tid, noe som indikerer et vedvarende og uavklart problemnivå. Planforslaget forventes å medføre økt bilbruk, uten at det er redegjort for avbøtende tiltak verken i anleggsfase eller	Planforslaget har lagt stor vekt på hvordan barn og unge kan bevege seg bilfritt gjennom planområdet opp til marka, både fra omkringliggende boligområdet på Trara og fra grøntkorridoren fra Brattliparken. Planen sikrer forlengelse av turstien fra Brattliparken opp til marka, samt et offentlig tilgjengelig grøntområdet mellom turstien og bebyggelsen som vil sikre grøntkorridoren. Planforslaget revideres og det tillates ikke høyere bebyggelse enn 11,5 meter. Planen sikrer at store parkeringsarealer og gruslagte flater tilbakeføres til natur med stedegn vegetasjon. Det er vurdert at planen videreutvikler og forsterker den grønne korridoren. Planen sikrer at turvegen og marka skal være tilgjengelig i hele bygge og anleggsfasen. • Merknaden tas delvis etterretning. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er vektlagt i planforslaget. Trafikkbelastningen vil som følge av utbyggingen øke, men trafikken vil fordeles mer jevnt i perioder også reduseres. Se revidert trafikknotat. *Gjennomsnittlig døgntrafikk vil øke, men trafikken tilknyttet boliger fordeles ofte jevnere over døgnet og uken enn et idrettsanlegg. Toppene vil gå fra å være i forbindelse med kamper, gjerne i helger, til å være*

	permanent situasjon. Trafikkøkning antas å belaste allerede pressede veistrekninger, herunder Ishallveien, Åsebråtveien og Traraveien. Redusert tilgjengelighet og økt trafikk knyttet til utfartsparkeringen kan få negative konsekvenser for både friluftsbrukere og nærmiljø.	*innenfor de typiske morgen- og ettermiddagsrushene på hverdager i likhet med det øvrige veinettet. I makstimen for det øvrige veinettet forventes antall kjøretøy å øke fra å være ubetydelig til opptil 81 kjøretøy/time. Utenom de typiske rushtidspunktene vil trafikkveksten være lavere enn dette, og på typiske tidspunkt for trening og kamp vil trafikken reduseres i området.*
	• Foreslått parkeringsdekning vurderes som lav i forhold til forventet faktisk behov, med risiko for økt gateparkering og press på utfartsparkering.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Kommuneplanen regulerer makskrav på parkeringsplasser, og planforslaget legger seg rett under dette kravet. Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet anbefaler å bruke parkeringsnormer aktivt for å begrense biltrafikk, særlig ved å redusere antall parkeringsplasser i sentrumsnære områder.
	• Det oppfordres derfor til at det oppstilles konkrete rekkefølgekrav til utbygger knyttet til den trafikale infrastrukturen, herunder gangvei langs Ishallveien, fotgjengerfelt i Ishallveien, Åsebråtveien og Traraveien	• Rekkefølgebestemmelse sikrer opparbeidelse av fortau langs Ishallveien fra planområdet ned til Åsebråtveien før det gis brukstillatelse på KBA1-2.
	• Det stilles spørsmål til om det er nok skoledekning til 135 nye boliger i en skolekrets som allerede har 91% full skole på barnetrinnet, og 103% på ungdomskoletrinnet, i et normalt demografisk perspektiv kan vi ikke se at det er tilfelle. FAU Trara skole har forståelse for at området skal utvikles, men forventer at denne utviklingen skjer på en måte som ivaretar allmenhetens – og spesielt barnas – premisser heller enn de enkelte fremtidige beboerne i prosjektet.	• Merknaden tas til etterretning og innarbeides i en ny rekkefølgebestemmelser. «<u>Før det kan gis rammetillatelse til nye boenheter innenfor planområdet skal det dokumenteres at det finnes tilstrekkelig skolekapasitet.</u> «
14. Anne Nygren	Stiller seg bak merknadene fra Trara Velforening.	• Se svar på merknader til Trara lokalsamfunnsutvalg.

15. Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• **Avvik fra kommuneplanens høydebestemmelser** Mener prosjektet er en massiv endring av landskapet og er et brudd med småhuskarakteren på Trara. Krever at prosjektet holder seg innenfor kommuneplanens ramme på maks 11,5 meter og helst langt lavere ut mot eksisterende bebyggelse.	• Merknaden tas til etterretning.
	• **2. Urimelige rammer for støy i anleggsperioden** Krever at reguleringsbestemmelsene strammes inn. Støyende arbeider må begrenses til normal arbeidstid 07.00–17.00 og det må være totalforbud mot støyende arbeid i helgene.	• Merknaden tas til etterretning.
	3.Innsigelse vedrørende trafikkbelastning og boligtetthet Omkringliggende veinettet er ikke dimensjonert for belastningen som utbyggingen gir. Veiene rundt Stjernehallen fungerer som skolevei for elever til Trara skole og som ferdselsåre til barnehager. En så kraftig økning i antall biler vil utgjøre en betydelig risiko for myke trafikanter. Fortetting kan ikke gå på bekostning av barnas trygghet i eget nærmiljø.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Planforslaget har lagt stor vekt på å lage trafikksikre løsninger for barn og unge, og at det er mulig å bevege seg bilfritt gjennom planområdet. Trafikknotat konkluderer med at planen tar hensyn til myke trafikanter.
	Planforslaget legger opp til en for hard utnyttelse av tomten. Det bes om at: Maksimal byggehøyde reduseres slik at den er i tråd med kommuneplanens arealdel (maks 11,5 meter), og at ingen bygg tillates å være høyere enn dagens ishall.	• Merknaden tas til etterretning iht byggehøyde.
	Bestemmelsene for anleggsperioden endres for å skjerme naboer mot støy på kveld og helg.	• Merknaden tas til etterretning iht støy i anleggsperioden.

	Utnyttelsesgraden reduseres kraftig. Hensynet til trafikksikkerhet, skolevei og eksisterende veinett tilsier at området ikke tåler den foreslåtte fortettingen.	• Merknaden tas ikke til etterretning.
16. Bente Bjørnstad	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	
17. Bjørg Liljedal	Merknadene er stort sett identiske som Trara lokalsamfunnsutvalg • **Avvik fra kommuneplanens høydebestemmelser** Motsetter seg at bebyggelsen overstiger 11,5 meter som Kommuneplanens arealdel tillater. Kommunens mål om fortetting må balanseres mot hensynet til eksisterende bomiljø. Å tillate bygninger som er vesentlig høyere enn omkringliggende bebyggelse – og høyere enn ishallen som rives – er etter vår vurdering i strid med disse hensynene. Ny bebyggelse vil være synlig fra omkringliggende nærområde. • **Støy og belastning i anleggsperioden** Bestemmelser må strammes inn slim at Støyende arbeid kun tillates i tidsrommet kl. 07.00–17.00 på hverdager. Det innføres totalforbud mot støyende anleggsarbeid på kvelder, netter og i helger • **Markagrensen** Påpeker at gjeldende grense ikke er formelt vedtatt og derved feil. Planforslaget tar seg til rette i et område som vi oppfatter ligger innenfor markagrensa. Forslaget slik det ligger i dag vil bidra til store terreng- og uerstattelige naturinngrep tett inn mot den viktige grønne korridoren som i dag går fra byen til Bratliparken og videre opp Bjørndalen og Fredrikstadmarka.	Se også svar til Trara lokalsamfunnsutvalg. • Merknaden om høydebestemmelse tas til etterretning. • Merknaden om støy tas til etterretning. • Merknaden om markagrensen tas ikke til etterretning.

	Samt at planbeskrivelsen i liten grad ivaretar de viktige natur- og friluftsverdiene i områdene rundt Stjernehalltomta. • **Trafikkbelastning og utnyttelsesgrad** Planforslaget legger opp til om lag 135 boenheter. Dette er vurdering langt mer enn hva området og det eksisterende veinettet tåler. Traraveien som i dag har fartsgrense 40 bør reduseres til 30 og at det etableres fartsreduserende tiltak som farts-dumper for å bøte på økende trafikk. Utnyttelsesgraden må reduseres, og det må bygges færre boenheter. Hensynet til natur gjennom høyder og antall bygg, trafikksikkerhet, skolevei og eksisterende veinett til-sier at området ikke tåler den foreslåtte fortettingen. Fortau skal etableres fra planområdet ned til Åsebråtveien som ett rekkefølgekrav før selve byggeprosjektet kan starte.	• Merknaden om utnyttelse og veinett tas ikke til etterretning. • Merknaden om fartsgrense tas ikke til etterretning. • Merknaden og utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning. • Merknaden om fortau tas til orientering
18. Dag Roar Forsth Lie og Kristine Birkeland Gustavsen	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen Planforslaget legger opp til en for hard utnyttelse av tomten. 1. Maksimal byggehøyde reduseres slik at den er i tråd med kom-muneplanens arealdel (maks 11,5 meter), og at ingen bygg tillates å være høyere enn dagens ishall. 2. Bestemmelsene for anleggsperioden endres for å skjerme naboer mot støy på kveld og helg.	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.

	3. Utnyttelsesgraden reduseres kraftig. Hensynet til trafikksikkerhet, skolevei og eksisterende veinett tilsier at området ikke tåler den foreslåtte fortettingen.	
19. Else M. Uttgaard	Jeg støtter uttalelsen fra Trara Velforening fullt og helt.	• Se svar til merknader til Trara lokalsamfunnsutvalg og velforening
20. Eva Slørdal Conradi	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
21. Fredrik Borud	• Merknaden fremmer forslag om at Traraveien stenges for gjennomkjøring med unntak av buss for strekningen mellom Freskoveien og Fremskridt, og henviser til ulykker for myke trafikanter ved fot gjengerovergangen i krysset Fremskridt/Taraveien, mellom P-plass Glemmen VGS og de nye blokkene i Bratliparken. • Ved stengning vil biltrafikken bli ledet ned på Rolvsøyveien som er en kapasitetssterk 4- feltsvei, og man vil ha en tryggere skolevei for barna. Samtidig vil man kunne opprettholde busslinje her ved at forbudet ikke gjelder buss og evt. taxi. Et alternativ dersom man ikke ønsker å stenge for gjennomkjøring er å snevre inn veien kraftig, utvide fortau og vurdere enveiskjøring. Når det er sagt burde denne delen av Traraveien vært stengt allerede med dagens trafikkforhold, også tatt i betraktning ulykkeshistorikken vi ser i trafikkanalysen for planområdet.	• Merknaden tas ikke til etterretning.
22. Hege Fay Stene	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
23. Heidi Gomnæs	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
24. Henrik Sørensen	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.

25. Håvard Maurstad	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
26. Ingrid Oldervik	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
27. Irene Strand Østli og Åge Frydenberg	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
28. Jeanette Syversen	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
29. Jenny Charlotte Flink	• Etterspør om kommunen ikke har lært av Åsebråtentunet som framstår som en lysforurensende skandale for nær-området. Påpeker også belastningen for nærmiljøet som en utbygging vil gi med byggearbeider og støy, og at det har vært mye støy pga byggearbeider i nærmiljøet over lang tid.	• Merknaden tas ikke til etterretning.
30. Jens L. Mathiasen	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
31. Karoline Jensen	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
32. Kristin Andersen og Gjermund Bråten	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
33. Lene Merete Roer	Støtter merknaden til Trara Velforening. • Utbyggingen langs Brattliparken bør være en vekker for alle ansvarlige instanser når det gjelder uvettige grep inn i det offentlige rom. Utsikten fra parken er blitt vesentlig for-ringet pga. lite tilpasning av boligmassen til terrenget, og	• Se svar til merknad til Trara velforening og Trara lokalsamfunnsutvalg

	går man på stien rett bak blokkene føles det som at man trår på privat grunn. Allmenn ferdsel er satt i fare. Åsebråten Park har også vært en stor belastning for området på Trara, både under den lange byggeperioden, men også som trafikkstøy og lysforurensning i ettertid.	
34. Michel Gascoin og Charlotte Bråten	• **Byggehøyder og respekt for formelle vedtak:** Utbygger foreslår å bygge opptil 13,5 meter, som er 2 meter høyere enn det kommuneplanen (KPA) tillater. Vi anmoder at planen justeres slik at ingen bygg overstiger 11,5 meter, i tråd med det som allerede er formelt vedtatt for saken.	• Merknaden om byggehøyde tas til etterretning.
	• **Sikring av markagrensen, naturverdier og tilgang** Planutvalget fattet den 20.11.2025 et enstemmig vedtak om at planforslaget skal endres slik at markagrensen opprettholdes for å forhindre gradvis nedbygging. For å sikre at dette følges opp, foreslår vi følgende tiltak:	• Merknaden tas delvis til etterretning.
	• Det bør settes et forbud mot alle faste installasjoner og permanente terrenginngrep innenfor hensynssonen for friluftsliv (H530). Eksisterende bart fjell og naturlige formasjoner i randsonen mot marka må bevares urørt for å opprettholde landskapets karakter.	• Planforslaget sikrer at det ikke kan settes opp faste installasjoner innenfor H530 og at synlige svaberg skal bevares der det er mulig.
	• Det er kritisk at allmennhetens tilgang til turveier og lysløypa sikres og holdes åpen gjennom hele anleggsperioden og det må garanteres tilstrekkelig parkeringskapasitet for turgåere i hele og i etterkant av byggefasen.	• Planen sikrer opparbeidelse av Turveg o_TV skal være ferdig opparbeidet og tilgjengelig under hele anleggsfasen. Bestemmelse 4.5 Anleggsperiode sikrer tilkomst til utfartsparkeringen gjennom hele bygge og anleggsfasen.
	• Arealet vest for hallen, som i dag benyttes til midlertidig parkering, må i sin helhet tilbakeføres til naturlig grønnstruktur med stedegne arter etter anleggsfasen for å styrke den grønne korridoren.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Store gruslagte parkeringsarealer skal tilbakeføres med stedegen vegetasjon, og den grønne korridoren fra Brattliparken til marka styrkes.

	• Den registrerte asken på tomten er en sterkt truet art (EN) og må sikres mot skader under alle faser av arbeidet.	• Merknaden tas til etterretning og hensynsone H560 er styrket ytterligere med følgende formulering: *Eksisterende ask i KBA3 skal bevares. Det skal ikke foretas inngrep som kan skade rotsystem, stamme eller krone. Rotsone skal sikres/skjermes i byggeprosessen med gjerde slik at skade unngås.*
	• **Sosial infrastruktur:** Det må settes rekkefølgekrav som sikrer at nødvendig skolekapasitet er reelt avklart før det tillates innflytting i de nye boligene	• Merknaden tas til etterretning og det er tilført ny rekkefølgebestemmelser: *Før det kan gis rammetillatelse til nye boenheter innenfor planområdet skal det dokumenteres at det finnes tilstrekkelig skolekapasitet.*
	• **Trafikksikkerhet:** For å ivareta sikkerheten for barn og andre myke trafikanter, må det stilles et rekkefølgekrav om at et sammenhengende fortau fra planområdet, langs Ishallveien og ned til Åsebråtveien, står ferdigstilt FØR det gis igangsettingstillatelse for rivnings- eller byggearbeider.	• Merknaden tas ikke til etterretning. Det er sikret Et fortau fra avkjøringen til planområdet, ned langs Ishallveien til Åsebråtveien, skal være sikret opparbeidet før det gis brukstillatelse på KBA1-2
	• Støyende anleggsarbeid begrenses til tidsrommet 07.00–17.00 på hverdager, slik at beboernes helse og nattesøvn skjermes.	• Merknaden tas til etterretning.
35. Natalie Marie Engen og Andreas Engen	• Planområdet beskrives å bestå av generelt lite eksisterende vegetasjon foruten delen mot øst hvor det angis en vegetasjonskjerm med enkelt trær. Når det gjelder den sørvestlige delen beskrives kun spredt vegetasjon mot boligene. Det er imidlertid ikke en korrekt beskrivelse av faktum. Her foreligger et flott område med rik biotop og beskaffenhet som definitivt er en forlengelse av den vernede fredrikstadmarka å betrakte. Innslag av blant annet markjordbær, forskjellige typer lav, sopp og mose er alle indikatorer på at området her har høy økologisk verdi.	• Se svar til merknader til Trara lokalsamfunnsutvalg om tilsvarende tema.

	Jeg anser et eventuelt inngrep mot denne delen av planområdet som et stort innhugg i en verneverdig natur og bør under ingen omstendighet berøres. Utnyttelse av planområdet bør begrenses til allerede bebygd eller opparbeidet tomt, dermed verne om sårbar natur som i utgangspunktet sterkt pryder terrenget.	
36. Nina Antonsen	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.
37. Siri Harsem Angelsen	• **Omfanget av boenheter:** Ber kommunen gjøre en mer detaljert vurdering av om lokale tjenester, skoler og trafikksystemet er rustet for denne nye befolkningsveksten før endelig godkjenning.	• Merknaden tas ikke til etterretning.
	• **Byggehøyder:** Planforslaget foreslår byggehøyder med avvik fra kommunedelplanen. Høydene i forslaget er betydelig høyere enn dagens Stjernehall og de byggehøyder som tidligere er godkjent i området. Vi som er innbyggere i det eksisterende nærområde vil oppleve et betydelig endret bygningsmiljø, inkludert mer massiv bebyggelse som kan virke dominerende i landskapet. Høyere blokker vil også kunne blokkere utsyn, endre lokalklima og opplevelsen av nærmiljøet, særlig mot Fredrikstadmarka og turveier som i dag gir en romslig overgang mellom by og natur.	• Merknaden om byggehøyde tas til etterretning.
	• **Trafikk og barns sikkerhet i nærområdet** 135 nye boenheter vil prosjektet medføre en betydelig økning i biltrafikk, varelevering, taxi, besøkende og anleggstrafikk – både i anleggsperioden og permanent etter utbygging. Økt trafikk vil direkte redusere tryggheten i nærmiljøet. En betydelig økning i trafikkmengde øker risikoen for ulykker betraktelig. Særlig bekymringsfullt er kombinasjonen av: smale boligveier, økt gjennomgangstrafikk, dårlig sikt enkelte steder og Ishallveien er oppleves allerede som	• Merknaden tas ikke til etterretning. • Revidert trafikknotat redegjør trafikksikkerhet for barn og unge og trygge gang- og sykkelveier.

	farlige da biler kommer i høy fart og det er relativt uoversiktlige kryss, anleggstrafikk over lang tid, samt flere nye beboere med daglig bilbruk. Dette kan føre til at foreldre i praksis må begrense barns mulighet til selvstendig lek og ferdsel i området, noe som svekker både livskvalitet, trygghet og barns mulighet til fysisk aktivitet og utforskning i nærmiljøet. Planen i sin nåværende form ivaretar ikke i tilstrekkelig grad hensynet til barns sikkerhet, slik det også er forutsatt i plan- og bygningsloven og nasjonale retningslinjer om barn og unges oppvekstmiljø. Det bør stilles krav om: • Dokumentert trafikksikkerhetsanalyse med særskilt fokus på barn, fartsdempende tiltak, trygge gang- og sykkelveier, bilfrie eller sterkt trafikkreduserte soner nær boligene, en tydelig plan for sikker anleggsgjennomføring • Inngrep i naturterreng og nærhet til viktige friluftsområder • Utbygging og anleggsvirksomhet i dette området, inkludert sprengning og terrenginngrep, kan ha varige negative konsekvenser for naturkvaliteter, biologisk mangfold og tilgjengelighet til marka for friluftsliv. Det er viktig at byggeplanene ikke reduserer den visuelle og fysiske adkomsten til marka, og at eksisterende turveier og grøntområder blir sikret både i anleggsfasen og på lang sikt. Jeg ber om at alle natur- og friluftsverdier dokumenteres mer detaljert og at det vurderes alternative løsninger som minimerer inngrep i terrenget.	• Merknaden tas ikke til etterretning. I plansaken foreligger mobilitesplan og trafikknotat som belyser trafikksikkerhet, trygge gang- og sykkelveier. • Merknaden tas ikke til etterretning. • Merknaden tas ikke til etterretning. Vedlegg 13 kartlegging av naturmangfold redegjør for naturkvaliteter og biologisk mangfold.
38. Sven Hognestad	Punktene i merknaden er identiske med merknad fra Anne Nygren og Leif Erik Irgens Ellingsen	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning.

39. Sverre Magnus Joki og Sissel Odde Steen	Merknaden omfatter fire forhold: • Uakseptable forhold til nærliggende bebyggelse, • Planlagt byggehøyde som bryter med kommuneplanen • Støybelastningen knyttet til anleggsperioden • Økt biltrafikken • **Forhold til omkringliggende bebyggelse** Rekkehusbebyggelse i sør ut mot Ishallveien vil danne en massiv boligblogg og brukte med småhus bebyggelsen. Uten oppdeling vil dette føles som en veldig tydelig sperre mot marka og nabolaget. Høyden på bebyggelsen vil rage over nabohusene og redusere bokvalitet og bomiljø. Bebyggelsen sperrer for tilgangen fra ishallveien direkte ut i marka. Planforslaget legger opp til en for hard utnyttelse av tomten. Jeg ber om at: • Byggehøyden på sør-siden av «Pedersentunet» må reduseres med en etasje, den lange rekkehusblokken deles opp, og bygningene trekkes lenger inn på tomten. • Maksimal byggehøyde reduseres slik at den er i tråd med kommuneplanens arealdel (maks 11,5 meter), og at ingen bygg tillates å være høyere enn dagens ishall. • Bestemmelsene for anleggsperioden endres for å skjerme naboer mot støy på kveld og helg. • Utnyttelsesgraden reduseres kraftig. Hensynet til trafikksikkerhet, skolevei og eksisterende veinett tilsier at området ikke tåler den foreslåtte fortettingen.	• Merknaden tas delvis til etterretning. Den sammenhengende bebyggelsen i sør på KBA3 justeres og deles opp i mindre bygg slik at bebyggelsen framstår mindre massiv. Høyden reduseres ikke og byggene trekkes ikke lengere inn på tomten. • Merknaden om byggehøyde tas til etterretning. • Rekkehusbebyggelsen sør i KBA3 er delt opp i mindre volumer for å skape mellomrom og siktlinjer og mulighet til å bevare mer svaberg og vegetasjon. • Merknaden om støy i bygge og anleggsperiode tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning
40. Thomas Haugan-Hepsø og Tone Haugan-Hepsø	Merknaden omfatter fire forhold: 1. Avvik fra kommuneplanens bestemmelser om byggehøyde 2.Støy og belastninger i anleggsperioden 3.Konsekvenser for bynært friluftsliv og grønnstruktur	

	4.Trafikkbelastning og for høy utnyttelse av tomten Argumentasjonen er lik som i merknad fra Trara velforening: ●Maksimal byggehøyde reduseres slik at den er i tråd med kommuneplanens arealdel og planutvalgets vedtak (maks 11,5 meter), og at ingen bygg tillates å være høyere enn dagens ishall. ●Bestemmelsene for anleggsperioden endres for å skjerme naboer mot støy på kveld og helg. ●Utnyttelsesgraden reduseres, det må bygges færre boenheter. Hensynet til natur gjennom høyder og antall bygg, trafikksikkerhet, skolevei og eksisterende veinett tilsier at området ikke tåler den foreslåtte fortettingen. ●Fortau skal etableres fra planområdet ned til Åsebråtveien som ett rekkefølgekrav før selve byggeprosjektet kan starte. Det foreslås også at Traraveien som i dag har fartsgrense 40 bør reduseres til 30 og at det etableres fartsreduserende tiltak som fartsdumper for å bøte på økende trafikk.	• Merknaden om byggehøyde tas delvis til etterretning. • Merknaden om støy tas til etterretning. • Merknaden om utnyttelsesgrad tas ikke til etterretning. • Merknaden om når fortau skal etableres tas ikke til etterretning. • Merknaden om redusert fartsgrense tas ikke til etterretning.
41. Tor-Åge Schei	• Det må etableres ny tilkomst i byggefasen og etter etablering for nytt boligområde utenom etablert bebyggelse på Trara. Med 135 boliger blir det mye og farlig trafikk i et allerede sterkt trafikkert område. • Det må kreves belysning som ikke skaper ytterligere lysforurensing. • Maks høyde på bebyggelse bør ikke overstige dagens høyde på stjernehallen.	• Merknadene tas delvis til etterretning. Se svar til Trara velforening
42. Øystein Buran	• Reguleringa bør forholde seg til maksimal byggehøyde (maks 11,5 meter).	• Merknaden om byggehøyde og støy tas til etterretning. • Merknaden om antall parkeringsplasser tar til etterretning.

	• Anleggsperioden må antas å strekke seg over lang tid. Det kan ikke være støyende arbeid sent og tidlig gjennom lange tider, og anleggsperioden må tilpasses så det skjermer naboer mot støy på kveld og helg. Foreslåtte tidspunkt vil skape for store ulemper. • Det bør begrenses p-plasser til 1 per boenhet, for å redusere trafikkmengden, og innføres 30-sone i et større område, med tilhørende fartsreduserend tiltak.	