

STEDSANALYSE KRISTIANIASVINGEN 1 OG ANKERVEIEN 6.**Adresse: Ankerveien 6.****Gnr/Bnr:** 33/19011 382,4 m² Tomteareal11 382,4 m² Formålsregulert areal byggeområde for hotell og bolig på

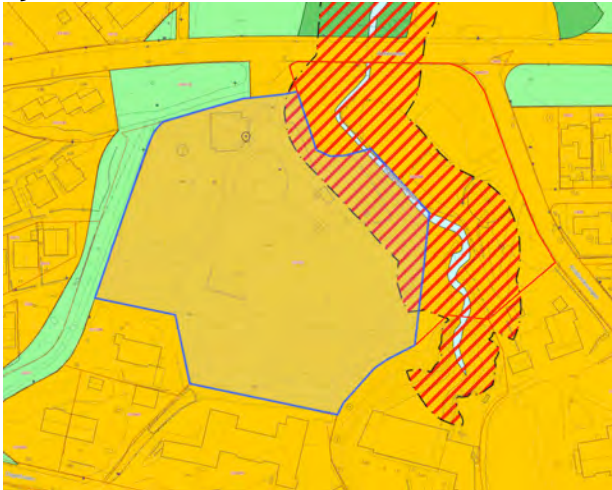
Gjeldende reg-plan er s-3958

I kommuneplanen er arealformålet bebyggelse og anlegg, nåværende

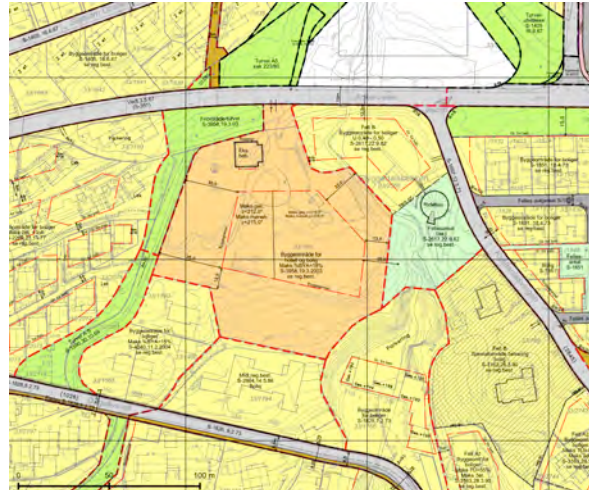
Adresse: Kristianiasvingen 1.**Gnr/Bnr:** 33/25685 560,8 m² Tomten har et areal på3 299,3 m² Formålsregulert areal Byggeområde for boliger2 261,5 m² Formålsregulert areal fellesareal (Lek)

Gjeldende reg-plan er s-2617 og s-1697

I kommuneplanen er arealformålet bebyggelse og anlegg, nåværende

1) Planformål:**Kommuneplanformål**

Bebyggelse og anlegg nåværende

**Gjeldende regulering**

Bolig, Hotell og fellesareal (Lek)

2) Regional areal- og transportplan:

Hovedkollektivknutepunkter i Oslo og akershus.



Strategien innebærer

Bokvalitet og boligtilbud

R7

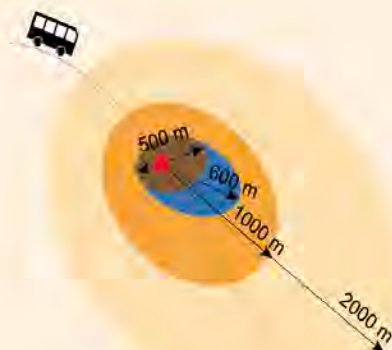
Kvalitetskrav til arealutvikling

I kommuneplanens arealdel forventes det at det inngår bestemmelser og retningslinjer med kvalitetskrav til arealutvikling både innenfor og utenfor prioriterte vekstområder. Det legges til rette for en attraktiv by- og tettstedsutvikling med ivaretagelse av viktige blågrønne strukturer, kulturminner og kulturmiljøer.

Det bør legges til rette for en boligutvikling som møter behovet for leiligheter i Akershus. Kvaliteten på boligområder bør være slik at de appellerer til en sammensatt befolkning.

Gangavstand

Gangavstand bør være styrende for hvor arealutvikling skal skje, og hvor i bybånd, byer og tettsteder ulike funksjoner skal ligge. Anbefalte avstander:



- **Sentrumsområder:** Hele området innenfor 500 m (unntak Oslo). Kollektivknutepunkt bør ligge sentralt.
- **Arbeidsplasser:** < 600 m til sentralt kollektivknutepunkt.
- **Boliger:** < 1 km til sentralt kollektivknutepunkt, < 3 km i regionale tyner

Bokvalitet og boligtilbud

Det er ikke nødvendigvis noen motsetning mellom høy utnyttelse og bokvalitet, hvis kvalitet ivaretas i planlegging og gjennomføring. Ved høyere utnyttelse kan det samtidig være grunnlag for å stille høyere krav til omgivelseskvalitet. Utforming av klare plankrav gir forutsigbarhet for utviklere. Det kan stilles krav til miljøkvalitet, estetikk/materialvalg, tilgang på uterom, blågrønne arealer og natur, arealutnyttelse og byggehøyder, utforming/opparbeiding av gater, byrom og møteplasser, boligtyper og leilighetsstørrelser, og rekkefølgekrav for f.eks. å sikre opparbeiding av uterom.

I følge utredning er det leiligheter det er underskudd på i Akershus for å møte boligbehovet. Selv om det i dag er mange eldre som flytter inn i nye leiligheter i Akershus, er det et ønske at alderssammensetningen over tid blir mer variert, slik det i dag er i Oslo. Kvaliteten på boligområdene bør derfor være slik at områdene også appellerer til en mer sammensatt befolkning: Gode forhold for fotgjengere og syklist, begrenset støy og forurensning, universell utforming, tilgjengelighet til grønnsstruktur, rekreasjons- og lekeområder, og bredde i tilbud, tjenester og lokale møteplasser, bl.a. skoler, barnehager og lokale idrettsarenaer.

Gangavstand

Arealbruk er det viktigste virkemiddelet vi har for å minske behovet for bil og gi flest mulig muligheten til å gå og sykle til daglige gjøremål. Gange og sykling er de klart mest miljøvennlige, koster minst, og gir aktive innbyggere med god folkehelse.

Akseptabel gangavstand er situasjonsavhengig, og varierer etter omgivelser, hvem som går (bl.a. alder), og hva som er formålet med turen. Vi aksepterer lengre gangavstand i tettbygde byområder med variert aktivitet og god tilrettelegging, og i omgivelser med høy kvalitet. Vi aksepterer lenger gangavstand fra bolig til kollektivtilbud enn fra kollektivtilbud til arbeidsplass, og til et godt kollektivtilbud enn til et mindre godt. På handletur o.l. er akseptabel gangavstand relativt kort.

1 km brukes ofte som definisjon på gangavstand i arealplanlegging. En gjennomgang av forskning på feltet gjort i Nasjonal gåstrategi¹⁴, viser at det er akseptabelt å gå 5 til 10 minutter til målpunkter i et nærområde og til en holdeplass for kollektivtransport. Dette tilsvarer ca. 1 km, avhengig av gangfarten. Er reiseavstanden over 1 km, velger flere å kjøre bil fremfor å gå.

I følge nasjonal sykkelstrategi¹⁵, har gjennomsnittlig lengde på sykkelreiser økt gradvis, og den er lengre i Osloområdet enn i resten av landet. Akseptabel sykkelavstand er normalt lenger til jobb og skole enn til handel, service og fritidsaktiviteter, der den ligger på 10-15 min¹⁶. I Danmark brukes ofte 15 min. som definisjon på normal sykkelavstand. Med rolig sykling (15-20 km/t) tilsvarer dette 2,5-4 km, eller 2-3 km i luftlinje. Sykkelavstand som grunnlag for arealplanlegging regnes i mange tilfeller til ca. 3 km. Sykkelavstand kan imidlertid være problematisk å bruke som basis for arealutvikling, fordi sykling ikke er like aktuelt for alle aldersgrupper og heller ikke hele året.

Strategiske fortetningsområder rundt T-bane kollektivknutepunkt.

Mål om redusert bilbruk med gangavstander på 500 til 1000m og sykkelavstander på 2 til 3 km.

3) Nærhet T-bane, skole, barnehage og butikk:**Avstand til T-bane:**

Tomten ligger 216m fra Midtstuen T-banestasjon og på det lengste 350m fra.

Tomtens plassering er derfor iht. regional transportplans ønske om fortetning rundt T-bane knutepunkt med trafiksikker gangforbindelse

Avstand til Skoler:

Midtstuen skole og Svendstuen Skole ligger begge ca 230m fra tomten. Trafiksikker gangforbindelse

Avstand til barnehager:

Blåberskogen barnehage ligger ca 230m fra eiendomsgrensen. Trafiksikker gangforbindelse

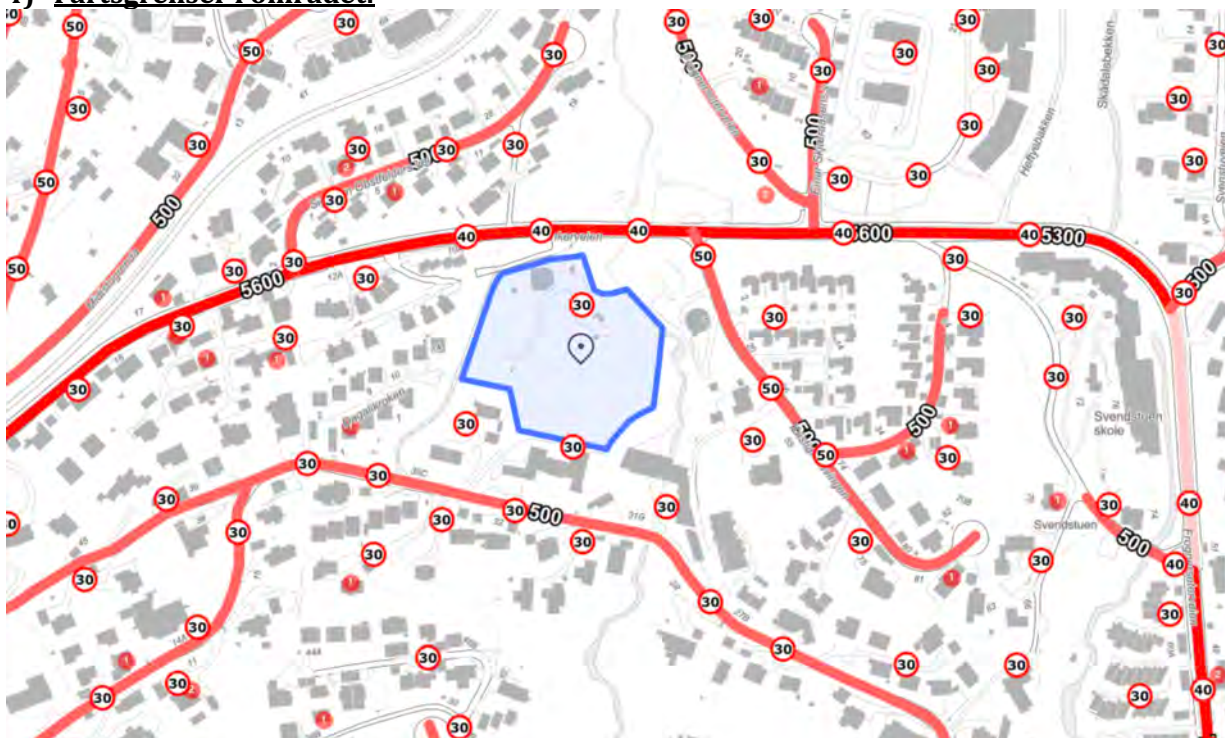
Svendstuen barnehage ligger ca 210m fra eiendomsgrensen. Trafiksikker gangforbindelse

Avstand til butikk:

Nermeste butikk er Coop Prix Besserud som ligger et T-bane stopp unna og ca 600m i trafiksikker gangavstand via gangvei. Det er ellers gode gangforbindelser i hele område via turstier og gangveier.

Utbygging av tomten fører derfor ikke til unødvendig økt biltrafikk siden transport vil skje med T-bane, buss, sykkel og gange i tillegg tenkes det etablert en EL- sykkel, EL- varesykkel og EL- bil pool for deling av transportmidler via felles app for beboerne.

Trening: Kort avstand til holmenkollen skianlegg og Holmenkollen tennisklubb.

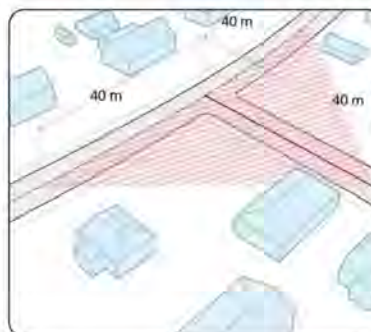
4) Fartsgrenser i området:**Veioversikt med fartsgrense og ÅDT**

(Gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn i løpet av et år).

5) Frisikt i kryss og avkjørsel:

Fra skjæringspunktet mellom to kommunale veier måler man 40 meter i hver retning og markerer et punkt på hvert sted.

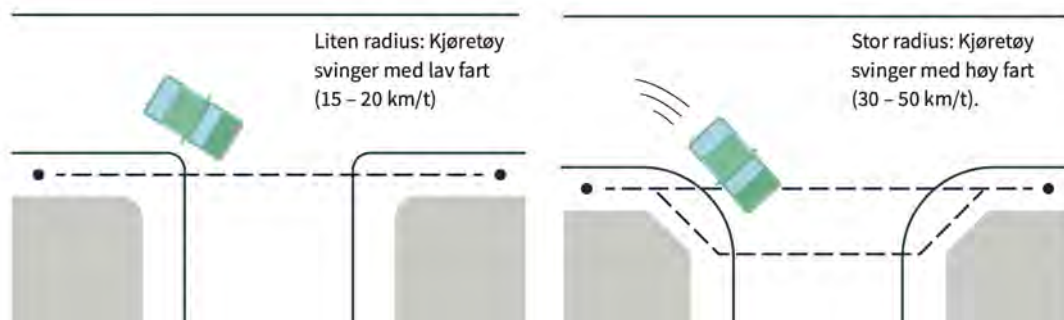
De tre punktene utgjør en trekant. De rette linjene i trekanten er byggegrensen. For riksveier måler man 60 meter i hver retning. Målepunktet skal være i midten av den regulerte veien. Til høyre ser du en illustrasjon som viser byggegrensene i et veikryss der to kommunale veier møtes. Den røde trekanten viser hvor byggegrensen går.



Skal tiltaket plasseres nærmere veien enn det som er angitt i tabellen, eller innenfor byggegrensene i et veikryss, må du søke om dispensasjon fra reguleringsplanen, jf. avstandsbestemmelsen i vegloven § 29.

Frisikt i kryss og avkjørsel.

Ref: Oslo kommunes veileder for plassering av byggverk i avstand til offentlig vei. Veilederen legger opp til en avstandstrekant på 40m som vist på bildet. Samtidig åpner veilederen for dispensasjon basert på veivesenets veinormaler.

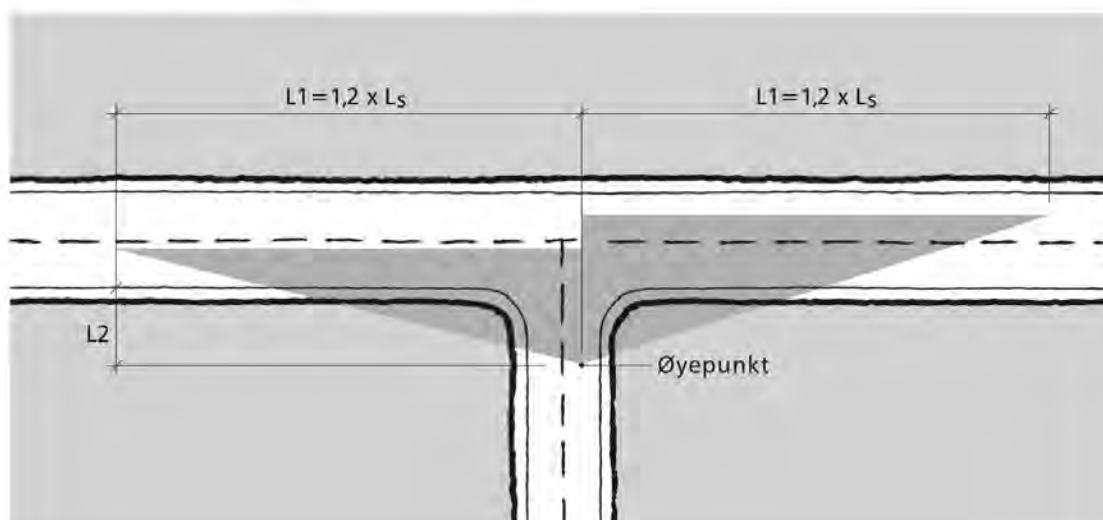


FIGUR 4-33 Radius og fart.

Ref: **Gatenormal for Oslo**. Liten svingradius i kryss senker farten.

Siktkrav i forkjørsregulerte T- og X-kryss

Sikt i forkjørsregulerte T- og X-kryss bør sikres i henhold til Figur 3.28 og Tabell 3.6.

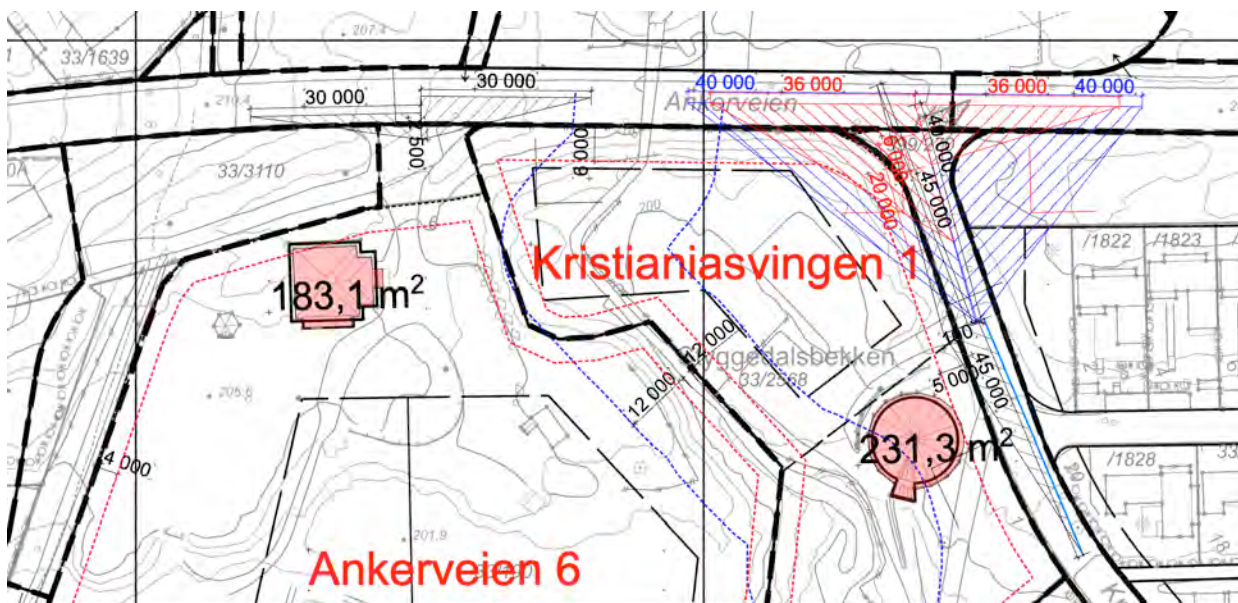


Figur 3.28: Siktkrav i forkjørsregulert kryss

Tabell 3.6: Siktkrav i uregulerte T-kryss og forkjørsregulerte T- og X-kryss, L2 [m]

Trafikkmengde i sekundærveg	Fartsgrense primærveg [km/t]		
	30/40	50/60	70/80/90
ÅDT < 100	4	6	6
100 < ÅDT < 500	6	6	10
ÅDT > 500	6	10	10

L1 = 36m og L2 = 6m



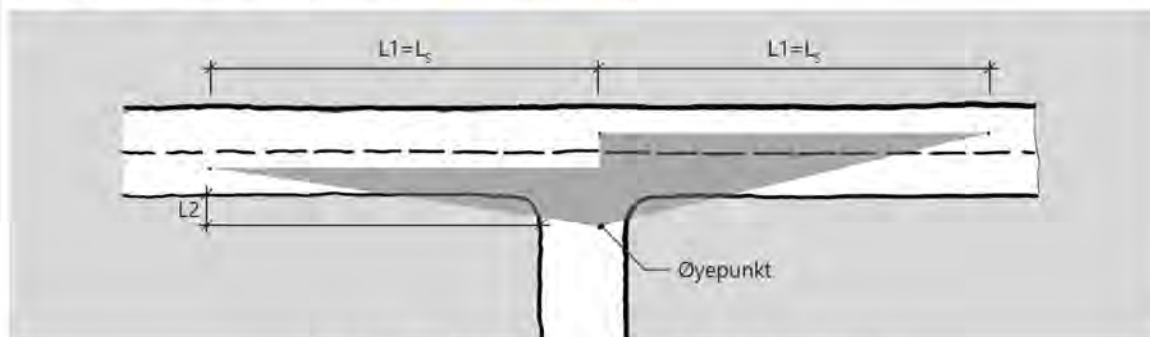
I krysset Kristianiaveien og ut i Ankerveien vurderer vi følgende muligheter.

1. Redusere svingradiusen i krysset for å få ned hastigheten i svingen.
2. Etablere vikepliktskilt og vikepliktlinjer i avkjørselen fra Kristianiasvingen og ut i Ankerveien.
3. Legge til grunn veivesenets siktkrav i forkjørregulerte T- og X kryss.
4. Flytte byggegrense inn mot frisisiktlinjen som vist i rødt.

Krav 4.72 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

For avkjørsler skal sikt sikres i henhold til [Figur 4.27](#) og [Tabell 4.6](#)



Figur 4.27 — Siktkrav i avkjørsler (L2 måles fra kantlinje).

Tabell 4.6 — Siktkrav i avkjørsler, L2.

Trafikkmengde i avkjørsel	Fartsgrense 30 og 40 km/t	Fartsgrense 50 og 60 km/t	Fartsgrense 80 og 90 km/t
ÅDT < 50	3	4	6
ÅDT > 50	4	6	8

Krav 2.17 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Fri sikt langs gater skal være minst lik stoppsikt, jf. [Tabell 2.1](#)

Tabell 2.1 — Stoppsikt for gater (mål i m).

	Fartsgrense 30 km/t	Fartsgrense 40 km/t	Fartsgrense 50 km/t	Fartsgrense 60 km/t
Stoppsikt	20	30	45	60

For avkjørslene ut i Ankerveien som har 40 km/t fartsgrense legger vi til grunn Veinormalene som vist over og 30m frisishtlinje.

For avkjørslene ut i Kristianiasvingen som har 50 km/t fartsgrense legger vi til grunn Veinormalene som vist over og 45m frisisht linje.

6) Bebyggelsens avstand til vei:

Skal du plassere et bygg mot en kommunal vei?

Hvor nær veien du kan plassere et byggverk, avhenger av om veien er en atkomstvei, samlevei eller hovedvei.

En atkomstvei er en offentlig vei som gir atkomst med direkte eller indirekte avkjørselstilknytning. En samlevei er en forbindelsesvei innenfor områder og bydeler samt mellom atkomstveier og hovedveier. En hovedvei er en transportvei mellom områder og bydeler.

For boligbygg kan vi ofte gi dispensasjon fra avstand til vei når avstanden er minimum

- 5 m fra kanten av den regulerte atkomstveien
- 6 m fra kanten av den regulerte samleveien
- 8 m fra kanten av den regulerte hovedveien



For frittstående garasjer, boder, kiosker, eller lignende langs atkomstvei og samlevei kan vi ofte gi dispensasjon fra avstand til vei når avstanden er minimum

- 1 m fra kanten av den regulerte veien – forutsatt at garasjen plasseres parallelt med veien
- 6 m fra kanten av den regulerte veien – dersom garasjen har utkjøring mot veien, slik at du innfrir kravet om snuplass på egen grunn

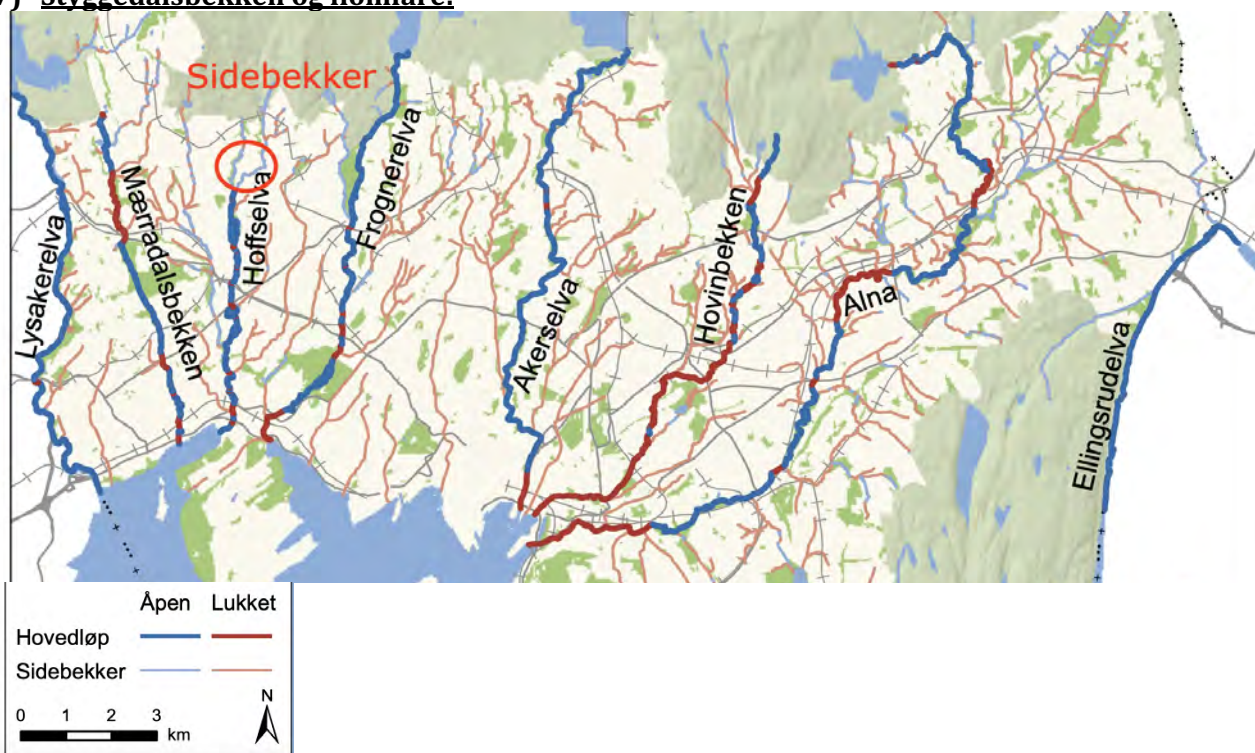
Plassering i avstand fra veier:

Ref: Oslo kommunes veileder plassering av byggverk i avstand til offentlig vei.

Vi ønsker å legge bebyggelsen nærmest mulig Ankerveien og Kristianiasvingen så ny bebyggelse danner en skjerming og støybuffer mellom veien og samtidig frigjøre mest mulig sammenhengende støyfrie uteoppholdsarealer mot sør og vest.

Vi ønsker derfor å etablere byggegrensene 6m fra Ankerveien og med tilsvarende avstand som bebyggelsen i Ankerveien 10A og 5m fra Kristianiasvingen med tilsvarende avstand som tomtens eksisterende runde forsamlingslokale. Se vedlagt situasjonsplan.

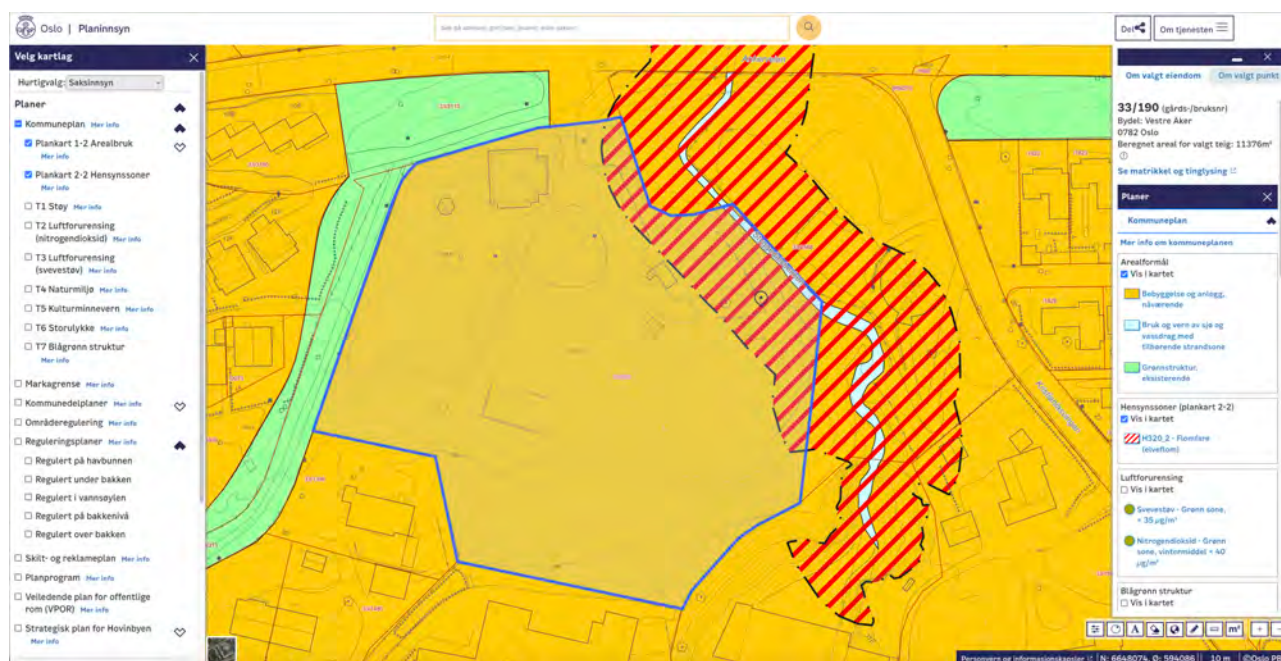
7) Styggedalsbekken og flomfare:

**Avstand til bekk**

Styggedalsbekken går igjennom begge tomtene og renner ut i Hoffselva.

Styggedalsbekken regnes som et sideløp som vist på kartet.

Ref kommuneplanen skal avstand til sideløp være 12m fra vannkant (Ikke hovedløp 20m)

**Elveflomfare.**

Styggedalsbekken går igjennom begge tomtene.

Rundt bekken er det etablert en 20m bred Hensynssone H320_2 – Elveflom.

For elveflom sonen legger vi til grunn følgende Ref TEK 17.

(2) For byggverk i flomutsatt område skal det fastsettes sikkerhetsklasse for flom etter tabellen under. Byggverk skal plasseres, dimensjoneres eller sikres mot flom slik at største nominelle årlige sannsynlighet i tabellen ikke overskrides. Dersom det er fare for liv, fastsettes sikkerhetsklasse som for skred, jf. § 7-3.

Tabell: Sikkerhetsklasser for byggverk i flomutsatt område

Sikkerhetsklasse for flom	Konsekvens	Største nominelle årlige sannsynlighet
F1	liten	1/20
F2	middels	1/200
F3	stor	1/1000

Sikkerhetsklasser for flom

Det er definert tre sikkerhetsklasser med ulike flomstørrelser (angitt med gjentaksintervall) som skal legges til grunn for byggverk i flomutsatte områder. Hvilken sikkerhetsklasse et byggverk tilhører er avhengig av konsekvensene ved oversvømmelse. Konsekvensene er igjen avhengig av både hvilke funksjoner byggverket har og kostnadene ved skader.

Når det skal vurderes hvilken sikkerhetsklasse et byggverk skal plasseres i, må de angitte eksemplene i preaksepterte ytelser normalt legges til grunn. For byggverk som ikke er angitt under preaksepterte ytelser, må plasseringen i sikkerhetsklasse vurderes i det enkelte tilfelle ut fra konsekvensene ved oversvømmelse. Dersom byggverket er sammenlignbart med et byggverk angitt under preaksepterte ytelser, må dette inngå i grunnlaget for vurderingen.

Sikkerhetskravene i annet ledd kan oppnås enten ved å plassere byggverket utenfor området der sannsynligheten for flom er mindre enn minstekravet i forskriften, eller ved å sikre det mot oversvømmelse, eller ved å dimensjonere og konstruere bygget slik at det tåler belastningene og skader unngås. Der det er praktisk mulig bør en velge det første alternativet, det vil si å plassere byggverket utenfor området som oversvømmes ved flom med det aktuelle gjentaksintervallet.

Forutsetningen for å plassere byggverket i område der sannsynligheten for flom er større enn minstekravet i forskriften, er at det gjennomføres risikoreduserende tiltak slik at sikkerhetskravene oppfylles. Dette kan gjøres ved å sikre byggverket mot oversvømmelse ved sikringstiltak i området, eller ved å dimensjonere og konstruere byggverket slik at det tåler belastningene og skader unngås. De risikoreduserende tiltakene må redusere sannsynligheten for, eller konsekvensen av, flom mot bebyggelsen til det nivået som er angitt i forskriften.

Eksempler på sikringstiltak vil være å heve byggegrunnen til flomsikkert nivå, bygge uten kjeller, eller bygge flomvoller eller andre konstruksjoner som holder vannet unna bebyggelsen.

Der det ikke er praktisk mulig å plassere eller sikre byggverk mot flom, kan en utforme og dimensjonere byggverket slik at det tåler oversvømmelse, og dermed ikke fører til fare for mennesker eller større materielle skader. Ved gjennomføring av sikringstiltak må en være oppmerksom på restrisikoen.

Byggverk som i kraft av sin funksjon plasseres i flomutsatte områder, slik som kaier, bruer, pumpehus og lignende, konstrueres og oppføres slik at de er i stand til å tåle belastningene under flom. Sikkerheten for dammer og andre vassdragstiltak er regulert etter reglene i vannressursloven og tilhørende forskrifter.

Preaksepterte ytelser

Plassering av byggverk i sikkerhetsklasser:

1. Sikkerhetsklasse F1 omfatter byggverk med lite personopphold og små økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser. Byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen er

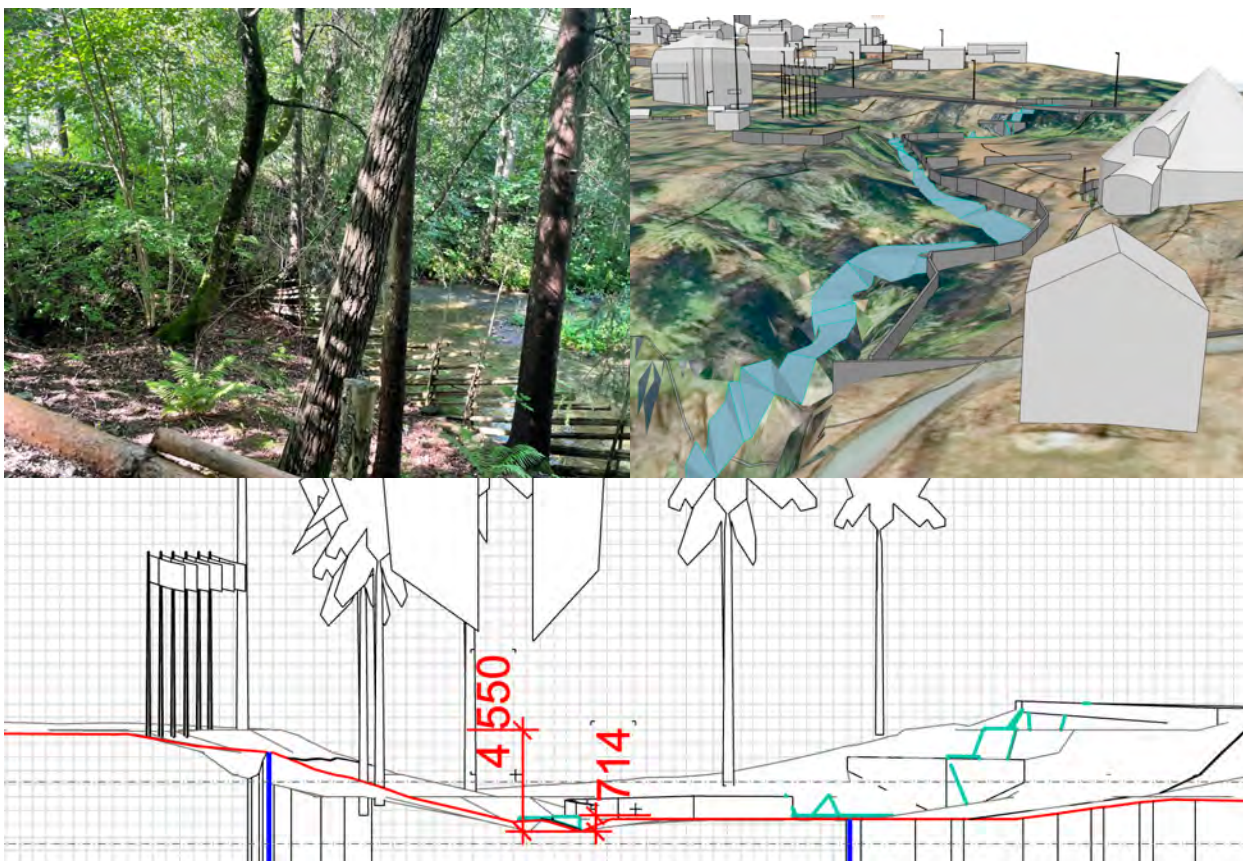
- garasje
- lagerbygning med lite personopphold

2. Sikkerhetsklasse F2 omfatter de fleste byggverk beregnet for personopphold. Byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen er

- bolig, fritidsbolig og campinghytte
- garasjeanlegg og brakkerigg
- skole og barnehage
- kontorbygning
- industribygg
- driftsbygning i landbruket som ikke inngår i sikkerhetsklasse F1

De økonomiske konsekvensene ved skader på byggverket kan være store, men kritiske samfunnsfunksjoner settes ikke ut av spill.

I deler av flomutsatte områder kan det være større fare enn ellers. I flomutsatte områder der det under flom vil være stor dybde eller sterk strøm, bør det være samme sikkerhetsnivå som sikkerhetsklasse F3. Dette gjelder områder der dybden er større enn 2 meter og der produktet av dybde og vannhastighet (i m/s) er større enn 2 m²/s.



Bekkeflom.

Som vist på bildet ligger bekken 4,5m lavere enn terrenget vest for bekken.

Det er derfor ikke fare for bekkeflom på denne siden av bekken.

Siden bekken svinger kan det være fare for overflateerosjon i bekkens svinger.

Tiltak mot erosjon beskrives ytterligere i eget punkt.

Øst for bekken ligger terrenget ca 0,7m over bekken og stiger slakt oppover mot veien (Kristianasvingen). Her ønsker vi å heve terrenget så boligbebyggelsen kommer over farenivå for flom. Vannmengden i bekken og kotehøyden på flomnivå beregnes av konsulent senere. Helst bør man kunne gjenbruke masser fra utgravd parkeringskjeller for å fylle opp terrenget i dette partiet. Se eget punkt for gjenvinning av masser på tomten.

Parkeringskjellere etablert under terreng er tenkt bygget vanntette og flomsikre med innkjøring fra flomsikkert sted.

Erosjon og stabilisering av bekkeløp:

Som vist på bilde har bekken 3 svinger med retningsendrende områder igjennom tomten hvor det vil avklares mulighet for overflateerosjon ved en eventuell flom. Tiltak kan være å plante busker med dype røtter, steinsetting av sidene, gressarmering eller lignende for å unngå erosjon over tid.

Brønnboringer og løsmassekart viser at det er mellom 0,5 og 1,5m til fjell. Så det kan være ivarettatt med solid fjellgrunn allerede. Vi planlegger å følge Bygforsk NBIs retningslinjer for å unngå erosjon i bekken.

8) Massegjenvinning:

Veileder til regional plan for masseforvaltning i Akershus sier følgende.

Gjenvinning

Gjenvinning av overskuddsmasser betyr at overskuddsmasser fra ett prosjekt blir brukt i det samme, eller et annet allerede planlagt prosjekt, og på den måten reduserer bruken av nye masser.

For å få til mest mulig gjenvinning er det viktig med kunnskap og dokumentasjon på massenes kvalitet slik at masser med høy kvalitet håndteres separert fra masser med lavere kvalitet.

Kriteriene for at massene kommer inn under definisjonen av gjenvinning er at:

Gravemassene må erstatte materialer/masser som ellers ville blitt brukt

- Tiltaket må være planlagt på forhånd
- Mengden må stå i forhold til behovet
- Massene må være egnet til formålet

Dersom disse kriteriene ikke er oppfylt må det i utgangspunktet søkes om unntak fra forurensningsloven §32. Miljødirektoratet arbeider (pr. 2020) med en forskriftsregulering for å begrense behovet for enkelt søknader. Fram til en slik forskriftsregulering trer i kraft er det ikke behov for søknader om unntak fra forurensningsloven § 32 så fremt:

- Muligheter for gjenvinning er vurdert
- Disponeringen er avklart etter plan- og bygningsloven
- Disponeringen skjer på land, ikke i sjø eller vassdrag

Fordeler ved massegjenvinning / eventuell dispensasjon

- Redusert forurensning ved kjøring av lastebiler til og fra tomten.
- Vei og trafiksikkerhet med mindre kjøring
- Reduserer raskere oppfylling av massedeponi.
- Mindre arbeidskrevende reduserer manuelt arbeid og skade på personer, liv og helse for kjøring til og fra tomten.
- Mindre tippavgifter

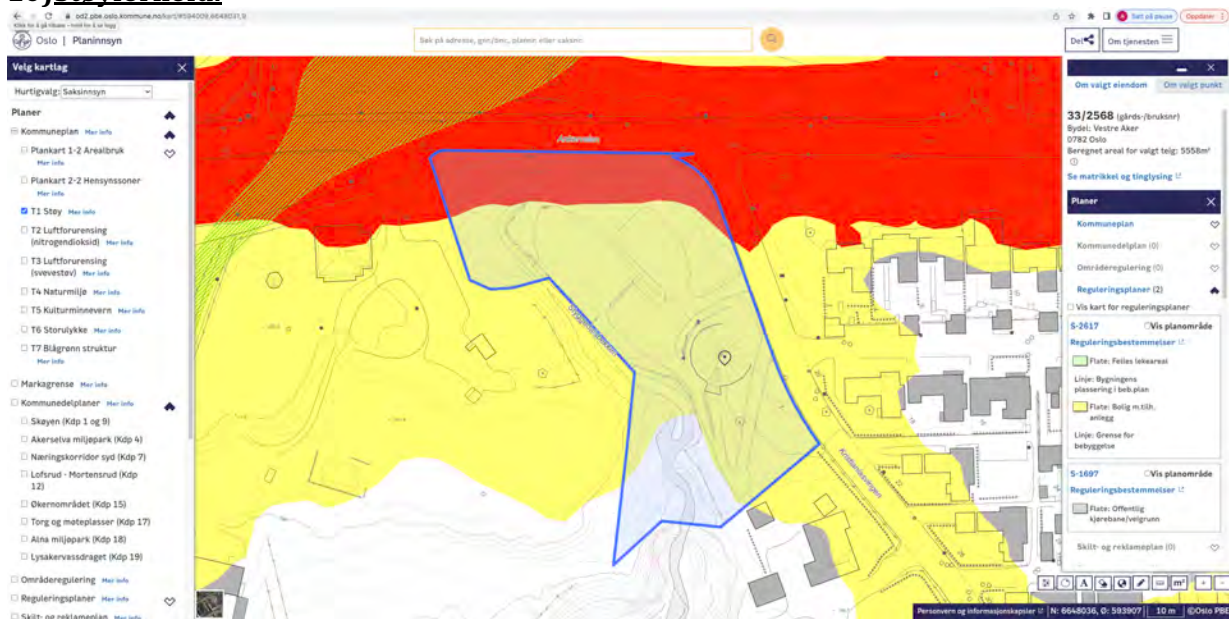
9) Bygge over Styggedalsbekken:

Gjeldende reguleringsplan. Planen er fra før overordna mål om bekkeåpning i Oslo.

Eksisterende byggegrenser ligger derfor over deler av bekk.



Vi ønsker å vurdere muligheter for å etablere et fellesareal i det ene bygget over bekken og innlemme bekken i designet for fellesarealet og skape lignende kvaliteter som Falling Water

10) Støyforhold:**Støykart:**

Tomtene grenser mot Ankerveien og Kristianiasvingen som gjør at tomten ligger delvis i rød og gul støysone. Vi planlegger derfor støyskjerm på mellom 1,5m til 2m mot begge veiene.

Siden Ankerveien ligger på nordsiden av tomten og veien ligger høyere i terrenget en eiendommen vil en støyskjerm gi god skjerming for tomtens uteoppholdsarealer.

Ved å plassere bebyggelsen så nært veien som mulig vil bebyggelsen skjerme uteoppholdsarealene og de sør og vestvendte balkongene fra veistøy.

Kristianiasvingen ligger øst for tomten og ved å plassere bebyggelsen så nært veien som mulig vil bebyggelsen skjerme uteoppholdsarealene og balkongene fra støy.

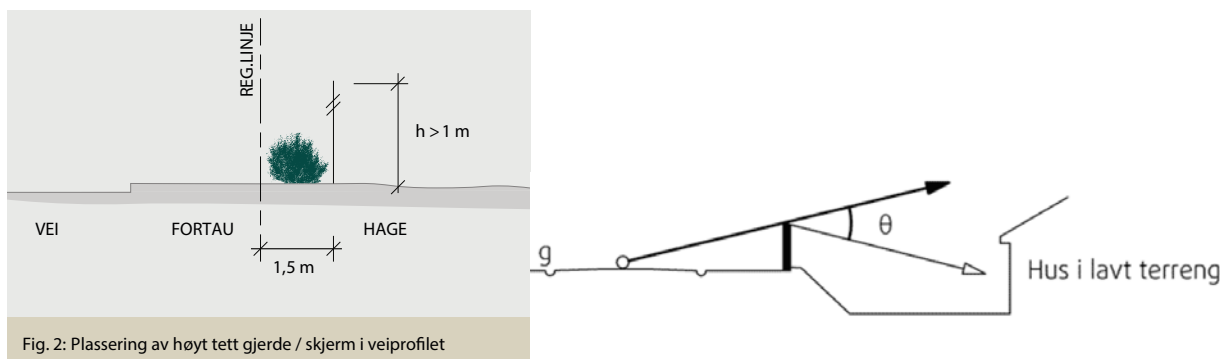
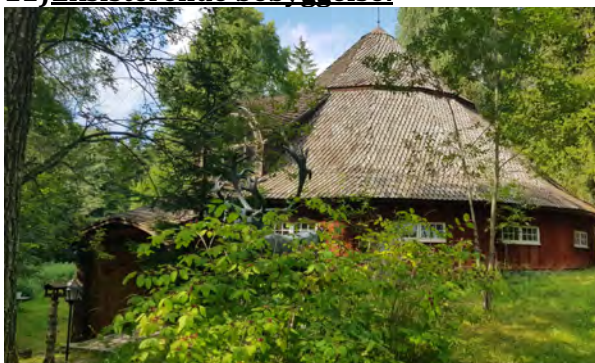


Fig. 2: Plassering av høyt tett gjerde / skjerm i veiprofilet

Plassering av støyskjerm i veiprofilet.

11) Eksisterende bebyggelse:**Vernestatus: Ridehus/ Forsamlings lokale****Vernestatus for eksisterende bolig.**

For ordens og fleksibilitets skyld ønsker vi å avklare vernestatus for eksisterende bebyggelse på tomten. Bebyggelsen er ikke planlagt revet, men avhengig av valgte løsninger videre i prosjektet så kan det være ønskelig å rive på et senere tidspunkt i prosjektet.



Eksisterende foto fra sør viser høye tettvokste trær som beholdes som en vegetasjonsbuffer mot byen og reduserer prosjektets fjernvirkning. Regulert hotell og foreslått nybygg har lik fjernvirkning.

12) Grunnforhold:**Radon:**

Kartet viser usikkert på mesteparten av tomten og moderat til lav på naboatomtene rundt. Radontiltak gjennomføres på vanlig måte iht. TEK og preaksepterte løsninger fra NBI

SIDE 14AV16

Grunnvannsborehull

Kilde	Norges geologiske undersøkelse	Versjon	31.07.2022
--------------	--------------------------------	----------------	------------

**Om datasettet**

Den nasjonale grunnvannsdatabasen (GRANADA) gir informasjon om brønner og kilder i løsmasser og fjell med tilhørende bruksformål (vannforsyning, energi, undersøkelse) samt grunnvannskvalitet. Mer enn 60.000 brønner er delt inn etter brukstema. Den tidligere Brønn-databasen er nå integrert i GRANADA.

Tegnforklaring

Grunnvannbrønn
● Grunnvannbrønn - fjell
Energibrønn
● Energibrønn - fjell

Trafikkulykker

Kilde	Statens vegvesen	Versjon	31.07.2022
--------------	------------------	----------------	------------

**Om datasettet**

Datasettet viser steder hvor det har skjedd trafikkulykker med personskade.

Tegnforklaring

Trafikkulykker
■ Ukjent ulykkeskategori

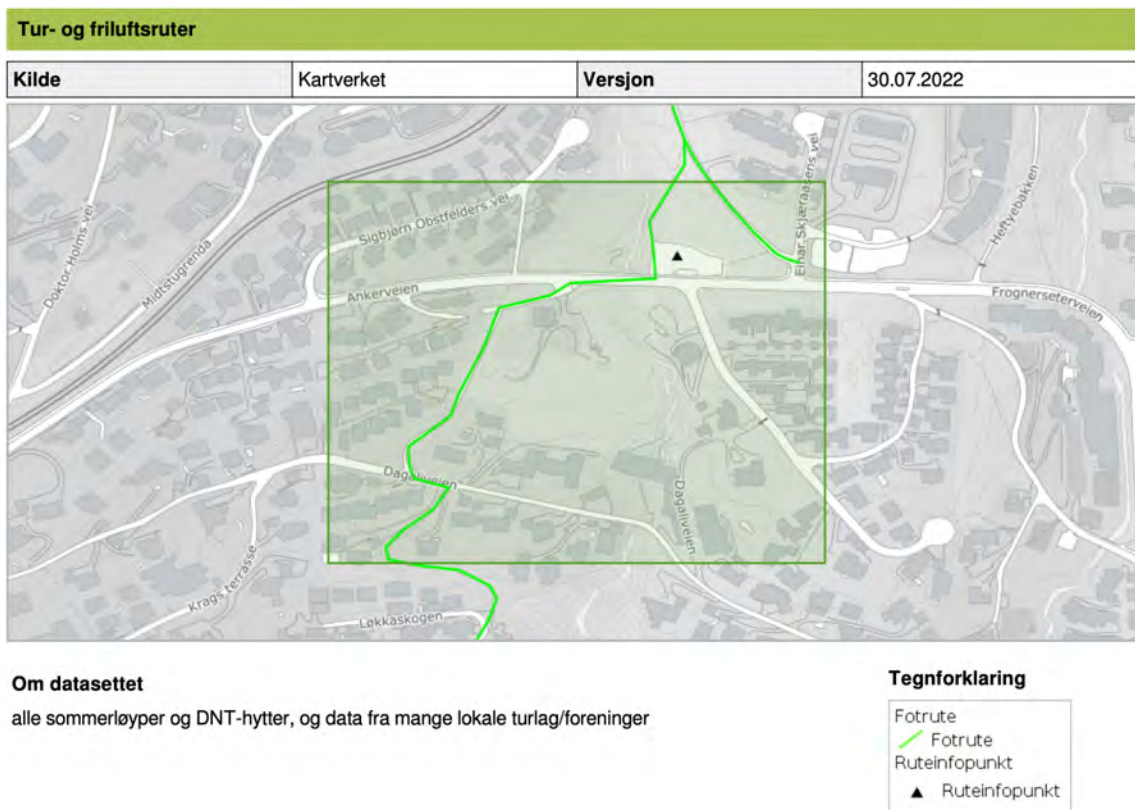
Objekter

Fartsgrense	Føreforhold	Kategori	Antall
40	Tørr, bar veg	-	3
50	Tørr, bar veg	-	1

Registrerte trafikkulykker:

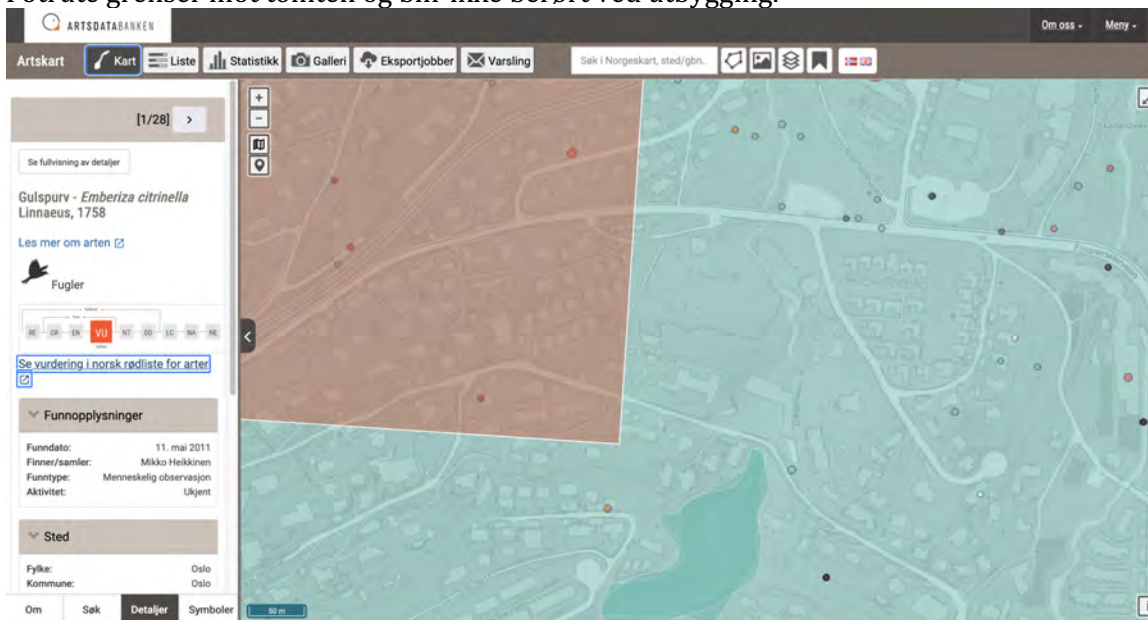
Det er få registrerte trafikkulykker i området og det er gode fortau og gangforbindelser til tomten.

SIDE 15AV16



Fotrute:

Fotrute grenser mot tomten og blir ikke berørt ved utbygging.



Artsdatabanken:

Det er ikke registrert arter inne på selve tomten men i området rundt tomten.