

2.7.2026

## Forprosjekt Røatunnel

### Innbyggermøter 10. og 15. juni 2026

Dette er et dokument som skriftlig oppsummerer spørsmålene og svarene Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Bymiljøetaten gav under de to første informasjonsmøtene som ble arrangert for å orientere innbyggerne om forprosjektet med å etablere tunnel på Røa.

Flere av spørsmålene omhandler samme forhold, og vi har derfor samlet disse for å gi et felles svar der innholdet er sammenfallende.

Dokumentet er delt inn i 7 deler med ulike temaer

**Del 1: Spørsmål og svar knyttet til grunnnerverv**

**Del 2: Spørsmål og svar knyttet til prosjektets planprosess**

**Del 3: Spørsmål og svar knyttet til utvikling av løsning for tunnel**

**Del 4: Spørsmål og svar knyttet til kostnader**

**Del 5: Spørsmål og svar knyttet til byggefasen**

**Del 6: Spørsmål og svar om utredninger av konsekvenser av planforslaget**

**Del 7: Spørsmål og svar om trafikk**

## Spørsmål og svar

### Del 1: Spørsmål og svar knyttet til grunnnerverv

#### **1.1 Vi bor i tunnelsone og planlegger oppussing. Får vi igjen verdien av oppussing ved ekspropriasjon?**

Eiendommens tilstand er normalt en faktor i beregningen av eiendommens verdi. Noe oppussing vil øke boligens verdi, men ikke alle tiltak vil det.

Grunneier har krav på å få dekket sitt økonomiske tap, jf. Grunnlova § 105. Det betyr likevel ikke at utgifter til oppussing erstattes krone for krone ved kjøp eller ekspropriasjon.



I stedet blir standard og oppgraderinger tatt med i verdifastsettelsen av eiendommen. Erstatningen beregnes ut fra salgsverdi, bruksverdi eller gjennervervsverdi, og grunneier har krav på den verdien som gir høyest erstatning, jf. vederlagslova §§ 4-7.

### **1.2 Følger Oslo kommune ekspropriasjonserstatningsloven? Full erstatning for det økonomiske tapet. Salgs eller gjenkjøpsverdien, avhengig av hva som gir høyest sum?**

Ja, som alle andre, må Oslo kommune følge ekspropriasjonserstatningsloven. Grunneier har krav på den beregningen (salgsverdi, bruksverdi eller gjennervervsverdi) som gir høyest verdi (jf. vederlagslova §§ 4-7).

### **1.3 Hva er forskjellen mellom salgsverdi, bruksverdi og gjenanskaffelsesverdi. Hvordan defineres verdiene og hva er kriteriene? Tar dere hensyn til at de eiendommer som blir revet går glipp av budrunde ved salg?**

Salgsverdi er verdien en «normal kjøper» er villig til å betale for eiendommen ved et frivillig salg, også kalt markedsverdi. Bruksverdi baserer seg på avkastningen på eiendommen ved påregnelig bruk – det er gjerne aktuelt ved utleie, dyrket mark eller skogbruk. Gjenanskaffelsesverdi baserer seg på kostnadene grunneier har ved å kjøpe seg en tilsvarende bolig. Grunneier har krav på den beregningen som gir høyest verdi. Disse prinsippene følger av vederlagslova § 4 til § 7.

I grunnervervsprosessen følger vi et likebehandlingsprinsipp, hvor like eiendommer skal behandles likt. Likevel er det slik at de fleste eiendommer er forskjellige, både i størrelse, kvalitet og plassering. Derfor blir hver eiendom vurdert for seg, med utgangspunkt i sammenlignbare salg.

Det er ikke én person eller aktør som alene bestemmer verdien på boligen. Ved ekspropriasjon av bolig innhenter kommunen takst fra uavhengige fagkyndige (takstmenn eller verdivurderere) med erfaring fra eiendomsmarkedet. Disse gjør en faglig vurdering basert på lovverket (vederlagslova) og forhold ved eiendommen. Kommunen bruker dette som grunnlag i videre dialog med grunneier.

Les mer om saksgang ved grunnerverv på vår nettside: [Grunnerverv i Oslo kommune - Kommunal eiendom - Oslo kommune](#)

### **1.4 Hvordan sikres det at de som mister huset sitt kan kjøpe en tilsvarende bolig i samme område?**

Dersom gjennervervsverdi gir høyest verdi av salgsverdi, bruksverdi og gjennervervsverdi, har grunneier krav på gjennervervserstatning for å ha mulighet til å reetablere seg. I rettspraksis er det lagt til grunn en radius på 10 kilometer fra boligen som erverves. Området avgrenses ikke til nærmiljø, skolekrets eller kommune. Det er boligens objektive verdi som danner grunnlaget for vederlaget.

### **1.5 Huset vårt er indirekte berørt, vi vipper på kanten er tunnelens åpning i vest - der vil vi ikke bo. Hvordan får vi solgt huset til kommunen?**

Det er kun eiendommer som blir direkte berørt av tiltaket som Eiendoms- og byfornyelsesetaten vanligvis får i oppdrag om å erverve. Planens avgrensning avgjøres i reguleringsplanprosessen.

**1.6 Hvor dypt i grunnen vil grunnervervet omfatte, og hvordan håndteres en energibrønn på rundt 200 meters dybde dersom den berøres av tunnelen eller anleggsarbeidet, selv om eiendommen ikke berøres på overflaten? Hvordan beregnes erstatningen dersom det ikke er mulig å etablere en ny brønn, og andre oppvarmingsløsninger gir høyere kostnader?**

Grunneier har krav på å få dekket sitt økonomiske tap, jf. Grunnlova § 105. Dersom en eksisterende energibrønn blir berørt av tiltaket, vil kommunen erstatte denne.

Hvis det ikke er mulig å etablere en ny energibrønn som erstatning, er kommunen pliktig til å dekke grunneiers økonomiske tap av energibrønningen. Grunneier har samtidig en tilpasningsplikt, som gjør at grunneier må bidra til å begrense tapet så langt det lar seg gjøre.

**1.7 Kan grunnerverv gjennomføres uten at hele prosjektet er finansiert?**

Det er vedtatt reguleringsplan som vil være grunnlaget for Eiendoms- og byfornyelsesetatens erverv på vegne av Bymiljøetaten. Med vedtatt reguleringsplan er det politisk besluttet at prosjektet skal gjennomføres - selv om ikke alle detaljer i finansieringen nødvendigvis er på plass ennå.

**1.8 Hva gjelder for de som ønsker å selge boligen nå eller i årene frem til planen er vedtatt? Det pågående planarbeidet kan gjøre boligen vanskeligere å selge og redusere verdien, fordi eiendommen kan bli berørt av ulemper, riving eller ekspropriasjon. Kan beboerne få økonomisk kompensasjon for dette verditapet?**

Det forutsetter en vedtatt reguleringsplan før bolig kan kjøpes ut/eksproprieres. Tilsvarende gjelder grunneiers rett til å kreve innløsning ved reguleringsplan, jfr Plan- og bygningslovens § 15-2.

Det gis ingen økonomisk kompensasjon utover at bolig kjøpes ut/eksproprieres dersom tiltaket krever dette.

**1.9 Hvor lang tid får vi til å finne ny bolig fra grunnervervsprosessen starter, til vi må overdra boligen til kommunen og flytte ut? Det er ikke aktuelt å flytte utenfor skolekretsen, og utvalget av lignende boliger er begrenset.**

Vi etterstreber å sette av god tid til forhandlinger, slik at berørte grunneiere skal få informasjon og tilbud fra oss i god tid før kommunen må tiltre arealene.

**1.10 Når skal verdien på huset vurderes?**

Verdien på eiendommen vurderes i forkant av at minnelig avtale inngås. Dersom retten skal ta stilling til verdien, vil eiendommen verdivurderes når skjønn blir avholdt.

**1.11 Kan boligverdien fra Skatteetaten legges til grunn for erstatningsutmålingen?**

Nei. Markedsverdiberegningen til Skatteetaten tar utgangspunkt i SSB sine opplysninger om omsatte boliger i eiendommens grunnkrets. Den tar hensyn til beliggenhet, areal, byggeår og boligtype, men det er ikke en konkret verdivurdering av eiendommen. Utnyttelsesgrad, tilstand, kvaliteter og heftelser er for eksempel ikke vurdert. Se vårt svar lenger opp for hva som legges til grunn i en salgsverdiberegning.

**1.12 Hvem betaler for takstmann?**

Oslo kommune bestiller og betaler for verdivurdering. Denne innhentes i forbindelse med kommunens utarbeidelse av forslag til avtale.

**1.13 Hva med dem som ønsker å selge innen 2-5 år? Hvordan kan de få solgt boligen med disse utsiktene?**

Vi har forståelse for at en pågående planprosess kan oppleves usikker og krevende, særlig for dem som vurderer å selge. Eventuelle rettigheter til innløsning oppstår først etter vedtatt reguleringsplan.

Viser for øvrig til Plan- og bygningslovens kapittel 15 Innløsning og erstatning.

**1.14 Hva betyr det at man skal få «mulighet for å kjøpe en tilsvarende bolig i samme område»? Kan dere si litt om dette? Vi har en bolig som er tilpasset våre unike behov, og vi mener det ikke vil finnes tilsvarende bolig i nærheten.**

Dersom gjenervervsverdi gir høyest verdi av salgsverdi, bruksverdi og gjenervervsverdi, har grunneier krav på gjenervervs erstatning for å ha mulighet til å reetablere seg. I rettspraksis er det lagt til grunn en radius på 10 kilometer fra boligen som erverves. Området avgrenses ikke til nærmiljø, skolekrets eller kommune. Det er boligens objektive verdi som danner grunnlaget for vederlaget.

**Del 2: Spørsmål og svar knyttet til prosjektets planprosess****2.1 Kan Bymiljøetaten legge ut bedre kart over det berørte området, slik at det er mulig å zoome inn og tydelig se hvilke områder som ligger innenfor og utenfor de ulike sonene?**

Bymiljøetaten har oppdatert prosjektets nettside på Slik bygger vi Oslo. Presentasjonen fra møtene blir lagt ut fortløpende, og bildene som illustrerer de ulike alternativene er oppdatert med bedre oppløsning. BYM presiserer at illustrasjonene viser foreløpig estimert omfang, arbeid med optimalisering og detaljering av løsninger vil pågå videre i arbeidet med forprosjektet.

**2.2 Vil offentligheten få tilgang til første utkast av rapporten for Østre påhugg 18. juni 2026? Vi ønsker konkrete datoer for anbefalingene, slik at vi som ønsker å selge nå, får mer forutsigbarhet.**

Nei, rapporten vil kun bli offentlig tilgjengelig etter at Bymiljøetaten har gått gjennom rapporten internt, og prosjektets rådgiver, Multiconsult, har foretatt eventuelle opprettinger og revisjoner av rapporten. Endelig versjon av rapporten er forventet oversendt til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS) i august 2026, og innholdet i rapporten vil være tema på beboermøte for innbyggerne i øst den 19. og 20. august (det er sendt ut egen invitasjon til dette møtet til de det gjelder).

**2.3 Kan presentasjonen fra møtene 10. og 15. juni legges ut på prosjektsiden?**

Ja, presentasjonene fra åpne møter legges fortløpende ut på prosjektets nettside på Slik bygger vi Oslo, under avsnittet om Medvirkning og grunneierdialog og i arrangementene på Oslo kommunes medvirkningsplattform.

**2.4 Hva er tidsperspektivet for prosessen frem til kommunen skal disponere boligen eller tomten? Når får vi vite om vi mister hjemmet vårt?**

Det må foreligge en vedtatt reguleringsplan før kommunen kan kjøpe berørte eiendommer. Første steg er behandling og fastsettelse av planprogrammet, planlagt før sommeren 2027. Planprogrammet beskriver planprosessen og tiltaket som skal utredes, hvilke tema og metode. Når planprogrammet er fastsatt gjennomføres det prosjektering og utredningsarbeid. Det antas at forslag til reguleringsplan oversendes Plan- og bygningsetaten (PBE) årsskiftet 2027/2028. PBE legger det ut på offentlig høring i minst 6 uker.

Etter høringsperioden er ferdig vil merknader gjennomgå, planen justeres og oversendes til politisk behandling. Dette antas vil skje senhøstes 2028, med en mulig politisk beslutning våren 2029. Dette er en veldig usikker fremdrift, avhengig av saksbehandlingstid både hos PBE, byrådsavdelingene og bystyret.

**2.5 Hva er tidsperspektivet på gjennomføringen av selve prosjektet?**

Reguleringsplan vil etter planen sendes inn tidlig i 2028. Hvor lang tid det tar å behandle denne og sikre finansiering er svært usikkert. Etter investeringsbeslutning må man gjennom ett til to år med byggeplan og grunnerverv. Det er deretter antatt en byggetid på om lag 3 år.

**2.6 Hvorfor er det så stramme tidsfrister?**

Bymiljøetaten (BYM) har fått en bestilling fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS) med ønske om at en reguleringsplan for Røatunnel sendes inn til behandling så raskt som mulig. BYM har sammen med rådgiver, Multiconsult, ut fra dette utarbeidet en realistisk, men meget stram fremdriftsplan. Det er svært mye arbeid som skal gjøres på kort tid i prosjektet. Se også svar på spørsmål lenger opp vedrørende planprosessen.

**2.7 Må man delta i innbyggergruppen for å kunne delta på videre informasjonsmøter?**

Nei, noen møter vil være kun for innbyggergruppen, og noen kun for de som er direkte berørt. I tillegg vil det også arrangeres informasjonsmøter som er åpne for alle underveis i prosessen. Oversikt over møtene som settes opp og hvem de er til for blir det fortløpende lagt ut informasjon om på prosjektsiden på Slik bygger vi Oslo. De som berøres direkte vil også motta en invitasjon på e-post fra kommunens varslingsystem.

**2.8 Kan dere vise en radius på 150 meter fra tunnelinngangen for hvert alternativ?**

Ja, illustrasjonene på prosjektsiden på Slik bygger vi Oslo er oppdaterte og viser også en sirkel med radius 150 m fra tunnelmunning/-portal.

**2.9 Hva er hensikten med medvirkning hvis politikerne allerede har bestemt seg for prosjektet? Kan det gjennomføres en avstemning på Røa om alternativene? Det vil være mer demokratisk.**

Det gjennomføres ikke en folkeavstemning om hvilket alternativ det skal arbeides videre med. Alternativene vurderes faglig opp mot ulike hensyn, før politikerne veier interessene mot hverandre og tar den endelige beslutningen. Medvirkning er viktig for å sikre god informasjon og forutsigbarhet for berørte, samtidig som medvirkningsprosessene tilfører prosjektet viktig lokalkunnskap og innspill som kan bidra til bedre løsninger.

**2.10 Hvordan defineres direkte berørte? Kommer dette til å endre seg?**

Direkte berørte er definert ved at de bor på en eiendom som helt eller delvis kan bli innløst/ervert av kommunen for å gjennomføre prosjektet. Hvilke eiendommer dette gjelder kan endres i løpet av prosjektet, ettersom løsningene kan endres. Når løsning før østre påhugg er valgt, vil antall berørte eiendommer på østsiden reduseres betydelig.

**Del 3: Spørsmål og knyttet til utvikling av løsning for tunnel****3.1 Det er opplyst at opptil 48 boliger kan bli berørt eller innløst. Hvilke konkrete tiltak gjøres for å redusere antall berørte boliger og eiendommer?**

Tallet på boliger som må innløses varierer mellom de ulike alternativene. Det er et krav i bestillingen at innløsning av boliger skal minimeres, og vi ser hele tiden på muligheter for justering av veigeometri for å ta færrest mulig boliger.

**3.2 Finnes det alternativer som gir mindre inngrep i eksisterende boligområder?**

Tallet på boliger som må innløses varierer mellom de ulike alternativene i øst.

**3.3 Spørsmål om alternativ 5. Er det riktig at beboere i Røahagan må kjøre inn i tunnelen for å forlate området?**

I alternativ 5 vil Røahagan bli liggende akkurat som i dag. Det er ikke nødvendig å kjøre inn i tunnelen for å forlate området.

**3.4 I 2021-utgaven av planene var det tegnet inn en bitunnel fra Røa terrasse ut i Griniveien. Planene viste også at ett hus skulle fjernes. Foreligger det slike planer nå?**

Behovet for rømningstunnel vurderes i forprosjektet. Det er størst risiko for at slik tunnel må inkluderes dersom alternativ 1 eller 6 for østre påhugg velges, da trafikkmengden gjennom tunnelen vil bli litt større i disse alternativene enn i alternativ 3 og 5. Grensen for når rømningsmuligheter må etableres er i utgangspunktet en årsdøgntrafikk på 8 000

**3.5 Kan dere si noe om behovet for bitunnel, luftetårn, nødutganger og andre konstruksjoner på eller under terreng, utenfor selve hovedtunnelen?**

Dette vurderes i forprosjektet, men på bakgrunn av trafikkmengde framstår det som lite sannsynlig at det blir luftetårn. For rømningstunnel se svaret på spørsmål 3.4.

**3.6 Hvorfor ikke velge rundkjøring og nedsenking utenfor vannforsyningsanlegget? Da blir ingen boliger berørt, og naturen er allerede berørt.**

Det vil ikke være mulig å gå inn i tunnel ved Husebyjordet og komme under Mærradalen, da det regelverket tillater maksimalt 5% stigning i tunnel.

**3.7 Bestillingen sier at eksisterende bebyggelse skal berøres minst mulig. Hvorfor planlegges det da en stor rundkjøring med store grøntområder?**

Bestillingen har to krav som til en viss grad står i motstrid med hverandre. Kravet om at eksisterende bebyggelse skal berøres minst mulig og kravet om at man ikke skal berøre naturverdier i Mærradalen. Det er derfor utredet løsninger som ivaretar ulike hensyn. Behovet for å etablere kryss med eksisterende veinett gjør dessverre at det går med en del arealer, og det meste av arealene i området er bebygd med boliger.

**3.8 Vil det fortsatt være mulig å kjøre øst-vest gjennom Røkrysset, eller må man bruke den nye tunnelen?**

Det vil sannsynligvis være mulig, men det vil trolig etableres tiltak som gjør det mindre attraktivt å kjøre der. For eksempel endringer i kryssutforming og signalanlegg som gjør at det vil ta tid å passere Røkrysset. Dette vil sees på i prosjekt for vei i dagen på Røa som ikke er startet enda.

**3.9 Hva innebærer byggegrop i vest for bomiljøet ved Ekraveien, blant annet adkomst til stasjonen?**

Det er sannsynlig at Ekraveien vil bli stengt for kjøring ut mot Griniveien, men det vil trolig kunne etableres en gangforbindelse forbi/rundt anleggsområdet. Det vil ellers bli en langvarig periode med støy, støv og anleggstrafikk for de nærmeste boligene.

**3.10 Når får vi vite om det skal etableres byggegrop eller om Ekraveien kan bevares i sin helhet?**

Etter at ekstra grunnundersøkelser er tatt vil dette sees nærmere på. Grunnundersøkelser planlegges utført høsten 2026, og den tekniske planleggingen vil foregå fram til våren 2027. Vi håper imidlertid å ha et svar senest på vårparten neste år.

**3.11 Det er fastsatt flere kriterier for utredningen av de ulike alternativene. Vektes disse kriteriene likt?**

De fem målene som alternativene vurderes opp mot er gitt i prioritert rekkefølge. I tillegg må måloppnåelse veies opp mot kostnader, inngrep i bomiljø, inngrep i natur m.m. Til slutt vil det være en politisk beslutning hvilket alternativ for østre påhugg som velges.

**3.12 Hva er tidslinjen for grunnundersøkelser, vurdering av alternativene og anbefalt løsning for kryssing av Ekraveien?**

Grunnundersøkelser planlegges utført høsten 2026, og den tekniske planleggingen vil foregå fram til våren 2027. Vi håper å ha et svar senest på vårparten neste år.

**3.13 Er det aktuelt å etablere tunnelinngang fra Bærum ved Kinnarps-bygget?**

Det er ikke innenfor prosjektets mandat å se på løsninger som går over kommunegrensen. Dette er en reguleringsplan for Oslo kommune. Det er dessuten svært komplisert å krysse under Lysakerelva, da tunnelen i så fall må ligge nokså dypt, og vil komme opp langt vest for elva.

**3.14 Hvordan kan vestre tunnelloøsning oppfylle kravet om lavest mulig inngrep i boligmassen når tunnelen avsluttes på Oslo-siden?**

Se svar på forrige spørsmål, 3.13: Det er ikke innenfor prosjektets mandat å se på løsninger som går over kommunegrensen.

**3.15 Har hensynet til utbygging og tilgjengelighet i Bærum fått større vekt enn det hadde i starten, da målet var å forbedre Røakrysset?**

Målet med prosjektet er ikke å forbedre biltilgjengelighet fra Bærum, men å forbedre lokalmiljøet på Røa, gjennom å redusere trafikken. Ved å få mye trafikk øst/vest med tunnel vil det bli mindre trafikk i Røakrysset og større fleksibilitet til ombygging som kan gi bedre forhold for gående og syklende gjennom sentrumsområdet.

**3.16 Gjelder det oppgitte antallet berørte boliger i møtene 10. og 15. juni kun østsiden, eller både øst- og vestsiden?**

De tallene som ble presentert i møtene 10 og 15. juni gjelder de ulike alternativene for østre påhugg, og ikke totalt.

### **3.17 Er innslagspunktet ved Lysakerelven avklart, slik det ble sagt flere ganger i informasjonsmøtene 10. og 15. juni?**

Det er tidligere utredet to løsninger for påhugg i vest, ved Røatoppen og ved Ekraveien. I konsept lang tunnel, som ligger til grunn for bestillingen Bymiljøetaten har fått, er det påhugget ved Røatoppen som er benyttet. I forprosjektet vil det sees nærmere på utforming av dette. Se også informasjon i presentasjon fra møte 24. juni vedrørende vestre påhugg og historikken rundt dette.

## **Del 4: Spørsmål og svar knyttet til kostnader**

### **4.1 Er det tatt hensyn til prisvekst i kostnadsberegningene? Hva er den anslåtte kostnaden for prosjektet?**

Prisvekst håndteres i nye kostnadsberegninger som gjøres i forbindelse med utredningen av ulike alternativer for østre påhugg. Tallene fra disse beregningene vil presenteres høsten 2026.

### **4.2 Hvilket av alternativene antas å være det rimeligste? Hva skjer hvis alle alternativene sprenger budsjettrammen?**

Av de ulike alternativene for østre påhugg er det grunn til å tro at alternativ 6 med påhugg ved Røahagan vil være billigst, men dette vil først framgå når nye kostnadsberegninger som gjøres i forbindelse med utredningen av ulike alternativer for østre påhugg er klare. Tallene fra disse beregningene vil presenteres høsten 2026. Det er ikke tatt stilling til hva som skjer om alle alternativer ligger over rammen fra Oslopakke 3.

### **4.3 Med en ramme på 1,9 milliarder kroner er det knapt nok midler til å løse inn tomtene. Vil mer nøyaktige kostnadsanslag bli lagt til grunn før den politiske behandlingen?**

Det vil gjennomføres kostnadsberegninger i flere runder før planen kommer så langt som til politisk behandling. Usikkerheten i estimatene vil bli lavere etter hvert som prosjektet blir mer detaljert planlagt.

## **Del 5: Spørsmål og svar knyttet til byggefasen**

### **5.1 Hvor lenge forventes anleggsperioden å vare, og hvor lenge må beboerne regne med å bli berørt? Hvilke konsekvenser forventes for trafikken og miljøet, blant annet støy, sprengningsarbeider, støv og anleggstrafikk i boligområdene?**

Det er antatt en byggetid på om lag 3 år. Det vil være ulemper i perioden i form av støy og støv for nærliggende boliger. Pr. nå er det ikke tenkt hvor anleggstrafikk skal gå, det blir en del av forprosjektet

### **5.2 Hvordan påvirker bergvarmebrønner med borehull på inntil 200 meters dybde arbeidet med tunnelen?**

Dersom borebrønner berøres av tunnelen vil disse måtte erstattes av kommunen som byggherre. Dette vil være en del av grunnervervsprosessen.

### **5.3 Hvordan vil Oslo kommune håndtere eventuelle setningsskader på boliger som oppstår under eller etter byggingen av tunnelen?**

For boliger som ligger nær anleggsområdet vil det gjennomføres registreringer/kartlegging før anleggsstart slik at eventuelle skader kan registreres og meldes til byggherre (kommunen) for vurdering av erstatning

### **5.4 Hvor langt fra anleggsområdet regner dere med at beboerne vil bli berørt av støv, støy og andre ulemper?**

Dette er det for tidlig å si noe om, da det vil avhenge veldig av lokale forhold og hvordan anleggsgjennomføringen planlegges mer detaljert.

## **Del 6: Spørsmål og svar om utredninger av konsekvenser av planforslaget**

### **6.1 Er det planer om å dokumentere boligverdier, luftkvalitet og støynivå før byggestart? Vil berørte boligeiere få kompensasjon for eventuelt verdifall eller dårligere bomiljø?**

Luftkvalitet og støynivå vil beregnes som en del av konsekvensutredningen. Boligverdier dokumenteres vanligvis ikke før grunnervervsprosessen starter.

### **6.2 Er det gjennomført en konsekvensutredning som vurderer de negative virkningene for områdene rundt tunnelåpningene opp mot fordelene for Røakrysset?**

Det utføres konsekvensutredninger i forprosjektet. Tidligere har det blitt gjort mer overordnede vurderinger av dette i konseptvalgutredning (2016-2018) og konseptvalg anbefaling (2021).

### **6.3 Hva er det som gjør at naturen i øvre del av Mærradalen er klassifisert som svært viktig, med verdi A?**

Naturtypen i Mærradalen er flomskogsmark. Dette er en naturtype som har hatt sterk tilbakegang i Norge på grunn av nedbygging, og er derfor en rødlistet naturtype. I tillegg er Mærradalen levested for flere rødlistede mosearter.

## Fase 7: Spørsmål og svar om trafikk

### 7.1 Bymiljøetaten har opplyst at trafikkgrunnlaget bygger på en 4 dagers trafikkmåling fra 2020. Når vil de nye tallene bli oppdatert?

Det er utført nye tellinger i juni 2026. Disse analyseres og legges inn i flere programvarer for trafikkanalyser/ vurderinger. Mer oppdaterte tall vil foreligge i løpet av 2026

### 7.2 Hvis de nyere analysene viser vesentlig lavere trafikk enn det som ble lagt til grunn i 2020, vil behovet for tunnelen da bli vurdert på nytt?

Dette vil ikke påvirke arbeidet med bestillingen direkte, men det vil selvsagt inngå i konsekvensutredningen som vil kunne påvirke vurderingene der.

### 7.3 Er det vurdert hvilke konsekvenser prosjektet kan få for trafikkbelastningen videre mot Smedstadkrysset og Ring 3?

Dette blir vurdert i trafikkanalyser/trafikkrapport som utføres i forprosjektet.

### 7.4 Alternativene vil påvirke skoleveien for mange barn som krysser ved Ostadal og Sørkedalsveien på ulike måter. Hvordan blir disse hensynene vurdert?

Dette vil sees nøye på i den kommende konsekvensutredningen. I tilleggsutredningen for østre påhugg er dette vektlagt under temaet trafiksikkerhet.

### 7.5 Spørsmål om alternativ 3: Hvilke trafikkanalyser er gjennomført for Ostadalsveien, og når ble de utført? Det er ofte mye trafikk og lange køer etter arbeidstid.

Tallene for Ostadalsveien stammer fra tellinger i starten av 2020. Det er gjort nye tellinger i Ostadalsveien i juni 2026, og disse tallene vil benyttes i den videre planleggingen.

### 7.6 Hvilke analyser er gjort av hvordan trafikken vil fordele seg etter at tunnelen eventuelt åpnes?

Det er gjort oppdaterte trafikkberegninger av dette i tilleggsutredning for østre påhugg. Av ca. 11 000 kjøretøyer per døgn ved Grini bru er det beregnet at mellom 6500 og 8100 vil velge tunnelen, avhengig av hvilket alternativ som velges i øst.

### 7.7 Hvordan skal trafikken i Ostadalsveien håndteres ved alternativer som må benytte denne veien? Det er flere tusen som benytter veien og det er en skolevei.

Dette er relevant i alternativ 3, hvor trafikk helt nord i Ostadalsveien kan øke med ca. 3000 kjøretøyer. Det må da blant annet rustes opp fortau langs Ostadalsveien for å ivareta trafiksikkerhet.

### 7.8 Tas det hensyn til pågående veiarbeid i Bærum når trafikk tallene oppdateres? Fremskrives også trafikkbehovet som følge av planlagt ny bebyggelse i Bærum?



Ja, begge disse forholdene ivaretas.

**7.9 Vil en tunnel redusere trafikken i Røakrysset vesentlig? Mye av trafikken gjennom krysset kommer ikke fra eller skal til Griniveien.**

Det vil bli mindre trafikk i øst/vest-retning, se svar på spørsmål ovenfor.

**7.10 E18 Lysaker–Ramstadsletta og Gjønnestunnelen skal etter planen åpnes for trafikk i 2028. Vil trafikken gjennom Røa bli vurdert på nytt før det tas en beslutning?**

Dette blir hensyntatt i trafikkberegninger som gjøres i forprosjektet.

**7.11 Hvor mange bilister forventes å forsvinne fra Røakrysset dersom tunnelen bygges? Hvor stor andel av trafikken utgjør dette?**

Det er gjort oppdaterte trafikkberegninger av dette i tilleggsutredning for østre påhugg. Av ca. 11 000 kjøretøyer per døgn ved Grini bru er det beregnet at mellom 6500 og 8100 vil velge tunnelen, avhengig av hvilket alternativ som velges i øst. Trafikken nord-sør vil ikke påvirkes.