

Til deg som deltar på Teams

- Du kan følge **del 1 av møtet**
- Mikrofonen din er dempet, og kameraet er avslått
- Send gjerne spørsmål i chatten
 - Ubesvarte spørsmål følges opp i etterkant
- Presentasjonen starter ca. 18:30



For at alle skal få god informasjon

- Presentasjonen gjennomføres uten spørsmål underveis
- Spørsmål tas i avsatte deler av programmet og i pausene
- Etter pausen kan du snakke direkte med oss på medvirkningsstasjonene eller i innbyggergruppen
- Vi følger programmet slik at alle får den samme informasjonen

Takk for at du viser hensyn til de andre deltakerne





Informasjonsmøte Røatunnelen

Møte for direkte berørte beboere, og
utvalgte indirekte berørte beboere i øst



Foto: Polina Sushko,
Unsplash

Introduksjon



Agenda

- ▶ 18:30–18.50 Introduksjon og informasjon fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS)
- ▶ 18:50–19:00 Informasjon om medvirkningsprosessen
- ▶ 19:00–19:25 Alternativer for østre påhugg
- ▶ 19.25–19.35 Spørsmål
- ▶ 19:35–19:45 **Pause**
- ▶ 19:45–20.30 Inndeling i to grupper
 - Direkte berørte: informasjon om grunnnerverv + åpne poster
 - Indirekte berørte: samtale rundt bordet



Prosjektteamet Bymiljøetaten (BYM)



Edle Marie Stang
Prosjektleder



Mette Eng Pedersen
Assisterende prosjektleder



Catherine Olsen
Kommunikasjonsansvarlig

Prosjektteamet Multiconsult



Gunnar Bratheim
Oppdragsleder



Kristin Forsnes
Landskapsarkitekt / Ass. OL



Siri Opsahl
Fagansvarlig regulering



Anja Valseth
Medvirkningsansvarlig



Jørgen Lingaas
Medvirkningsansvarlig



Idar Bækken
Rådgiver trafikk



Daniel Bakkebø
Vegplanlegger

Bidragster



Aslak Celius

Byrådsavdeling for miljø og
samferdsel – MOS

E-post: aslak.celius@byr.oslo.kommune.no

E-post Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS):
postmottak@byr.oslo.kommune.no

Kort om bakgrunnen for møtet

- Direkte berørte og et utvalg indirekte berørte får tilbud om å følge prosessen tettere
- Dette er første møte for dere i øst, i en møteserie som vil fortsette utover høsten 2026 og store deler av 2027



Hvor finner dere informasjon?

- ▶ Slik bygger vi Oslo
 - Nettsiden oppdateres fortløpende
- ▶ Medvirkningsplattform: medvirkning.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@bym.oslo.kommune.no

Merk e-posten med: 25/106864



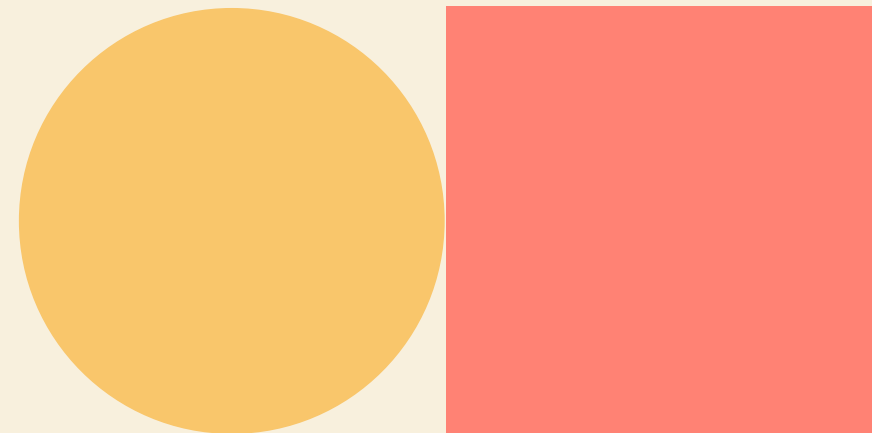
Informasjon om prosess

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS) v/ Aslak Celius



Spørsmål om prosess?

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS)

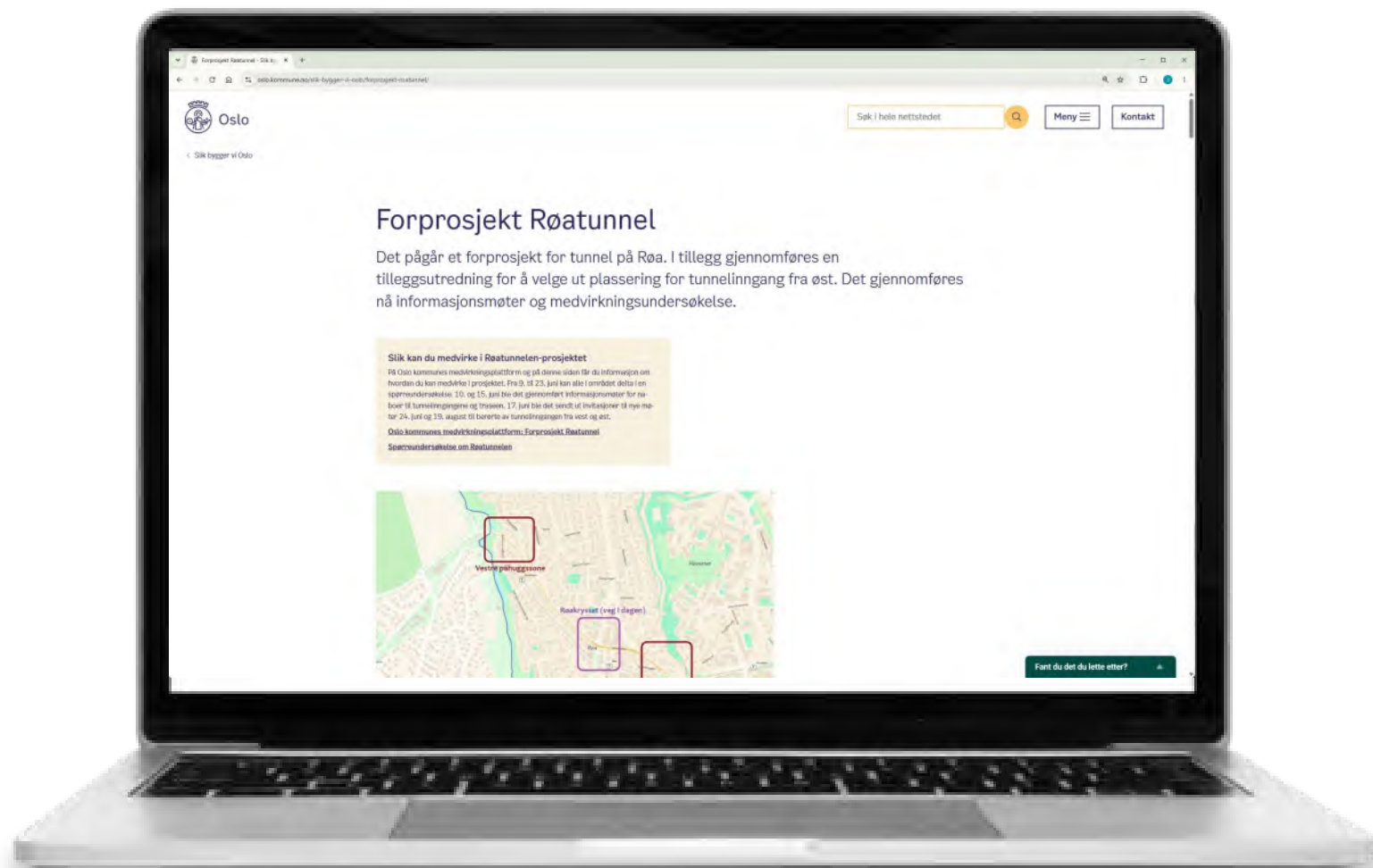


Om medvirkningsprosessen





Røatunnelen

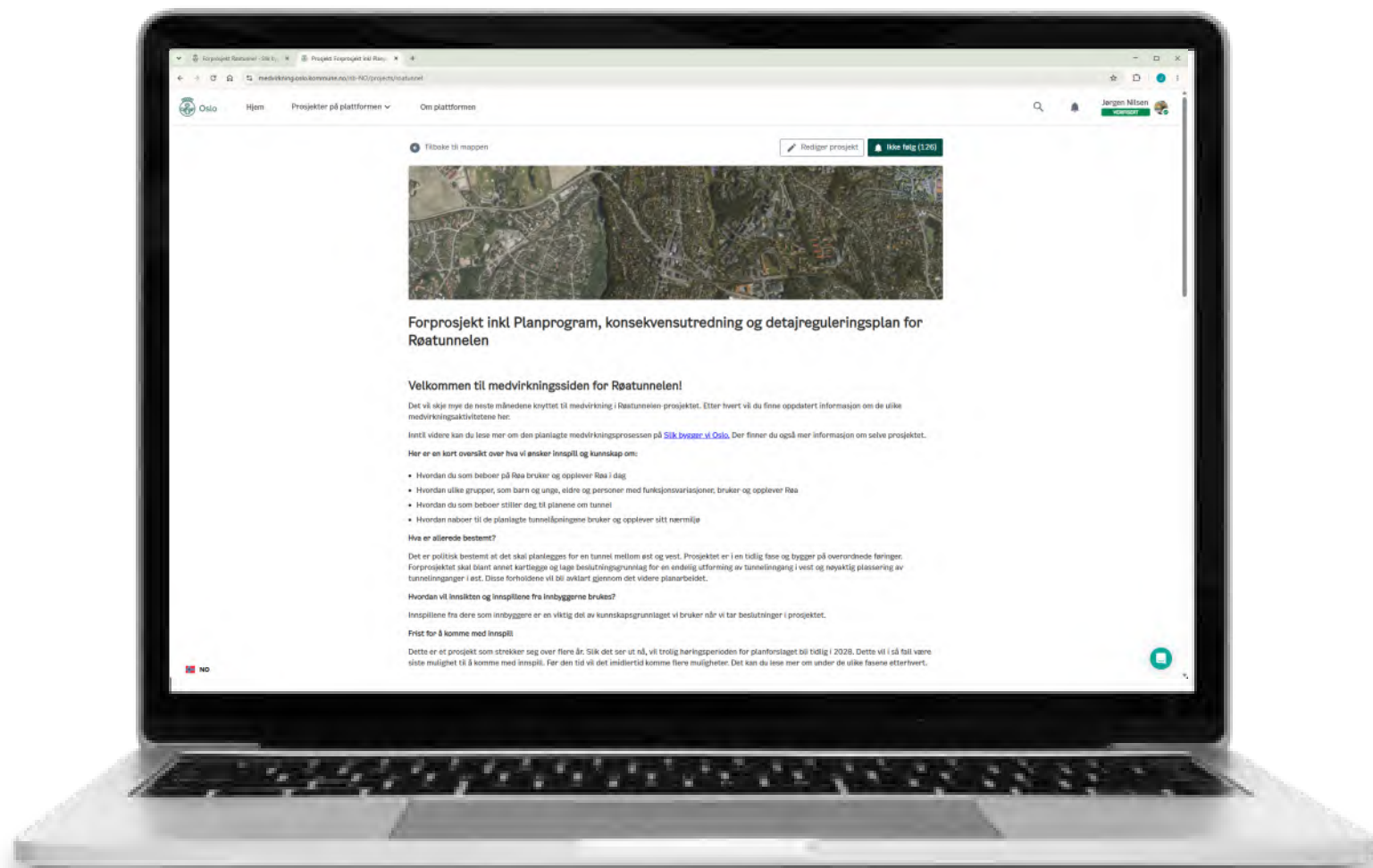


Oslo

Slik Bygger vi Oslo



Røatunnelen medvirkning



Oslo

medvirkning.oslo.kommune.no



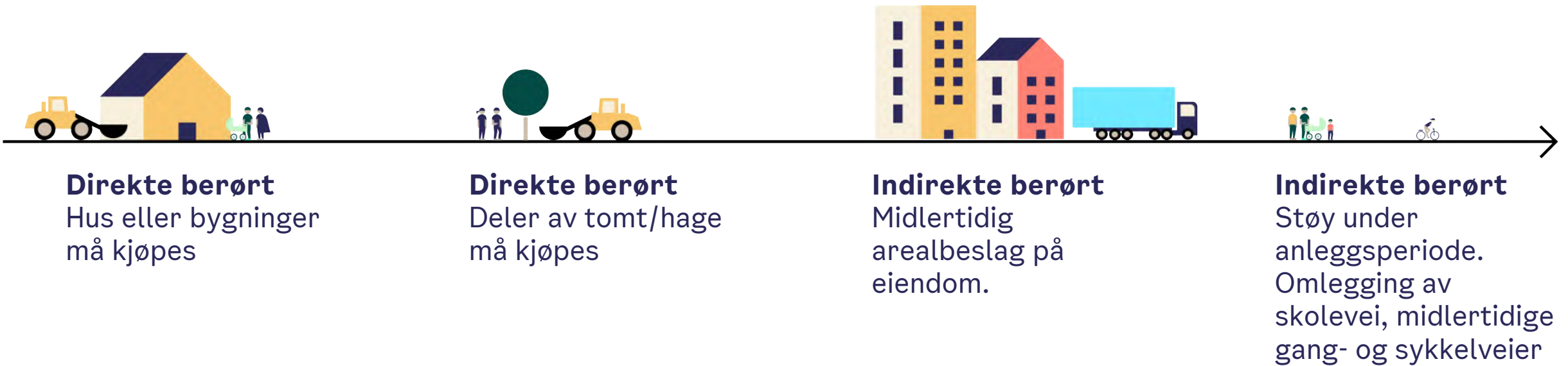
Følg (125)

Hva er rommet for medvirkning?

- Utredning av alternativer for østre påhugg er levert til byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS). Det er de som beslutter hvilke(t) alternativ som skal utredes videre.
- Valg av tunnelkonsept gjøres på bakgrunn av en rekke faktorer – hensyn til beboere er ett av mange viktige hensyn som vektlegges.
- Direkte medvirkning på valg av tunneltrasé er derfor ikke mulig, MEN dere sitter på kjempeviktig innsikt om nærmiljøet deres og hvordan dagens trafikksituasjon er.
- I del 2 av møtet, blir det derfor særlig fokus på at dere hjelper oss med å kartlegge viktige kvaliteter og behov, slik at vi kan *tilpasse* det alternativet som velges, best mulig.

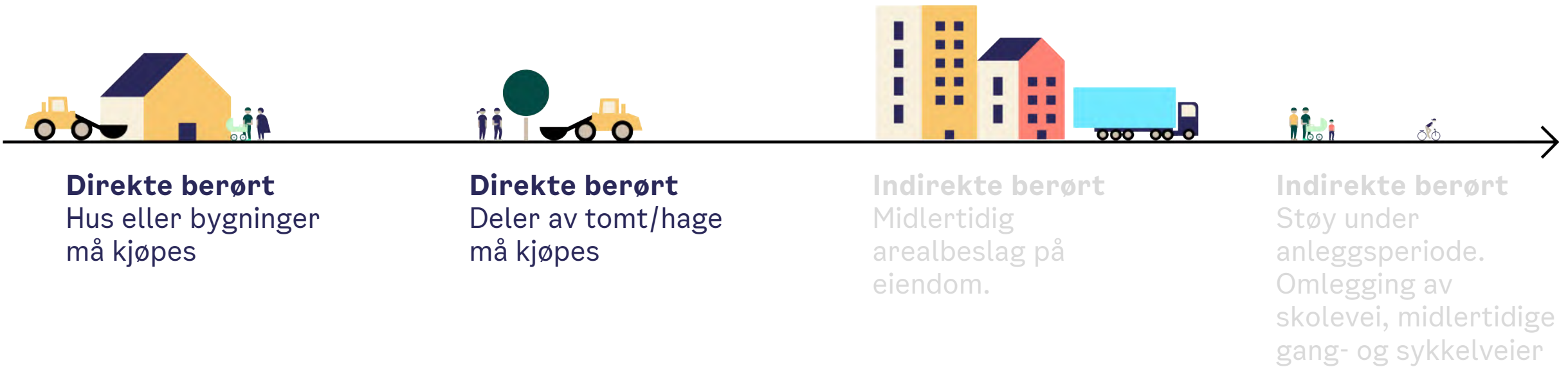
Nærmere om “direkte og indirekte berørte”

Hensikten med inndelingen er at alle deler av lokalsamfunnet får anledning til å gi innspill til planarbeidet, fra de mest berørte til de som berøres indirekte av prosjektet



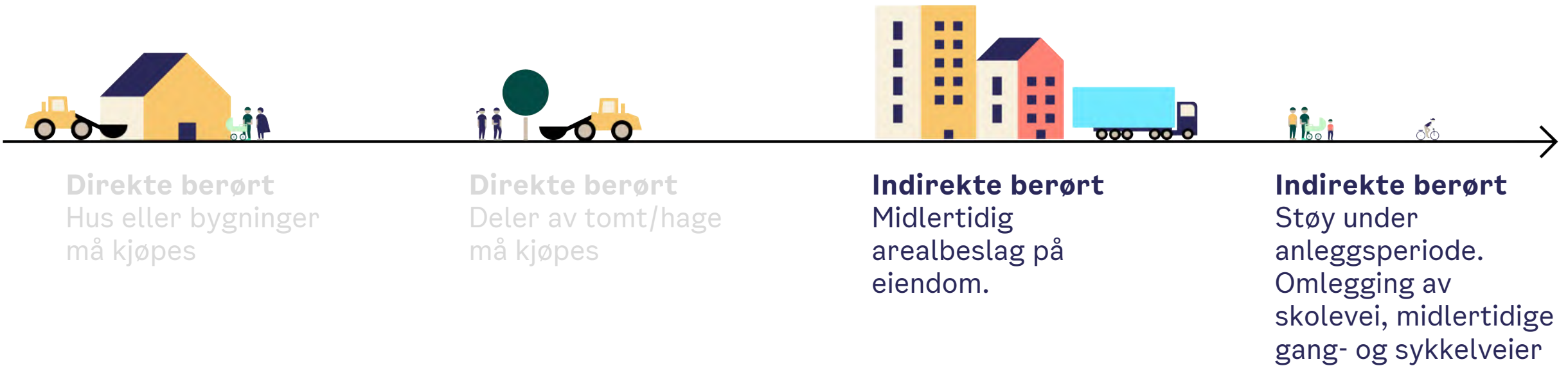
Nærmere om “direkte og indirekte berørte”

Hensikten med inndelingen er at alle deler av lokalsamfunnet får anledning til å gi innspill til planarbeidet, fra de mest berørte til de som berøres indirekte av prosjektet

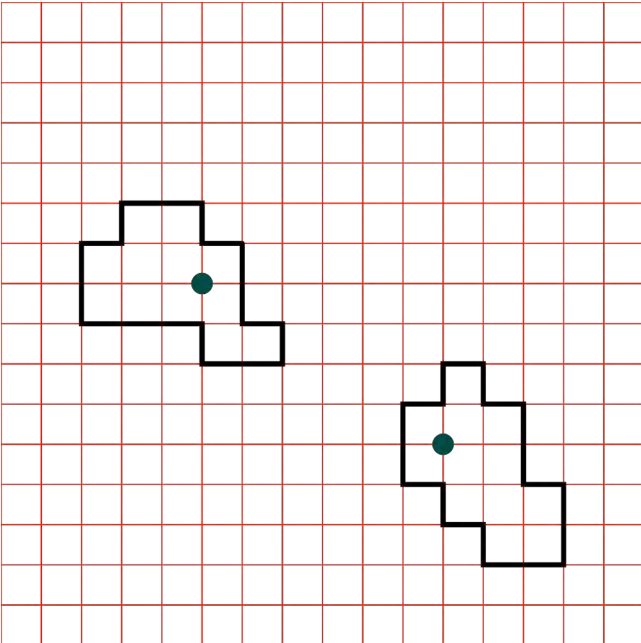


Nærmere om “direkte og indirekte berørte”

Hensikten med inndelingen er at alle deler av lokalsamfunnet får anledning til å gi innspill til planarbeidet, fra de mest berørte til de som berøres indirekte av prosjektet

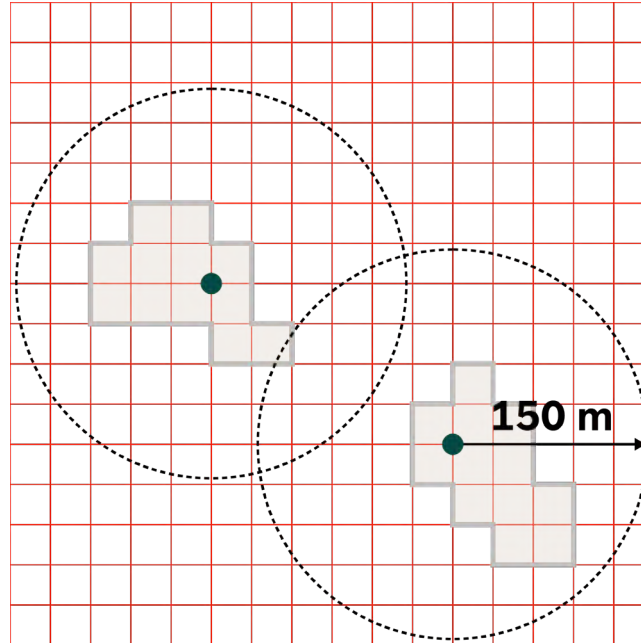


Direkte berørte



Kriterie: Eiendommer der det er behov for permanent erverv av grunn for å realisere tiltaket

Indirekte berørte

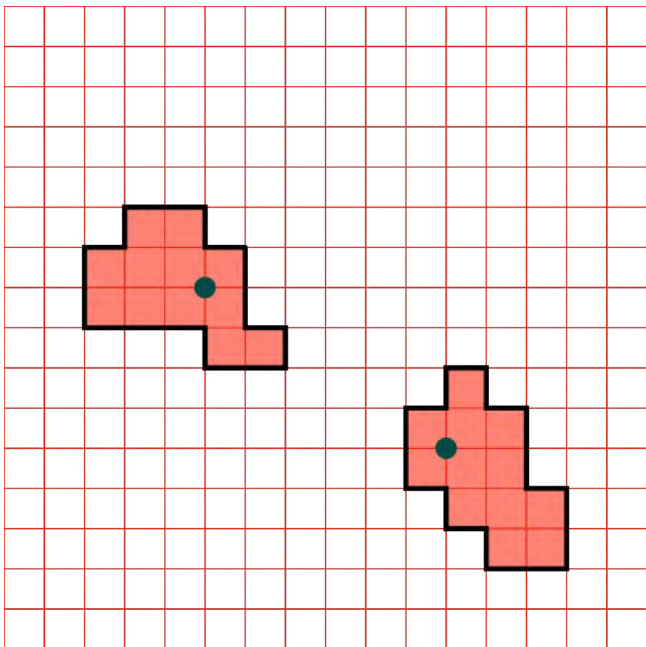


Kriterie: Eiendommer som ikke er direkte berørt, men som ligger innenfor en sone på 150 meter fra tunnelpåhugg eller byggegrop.



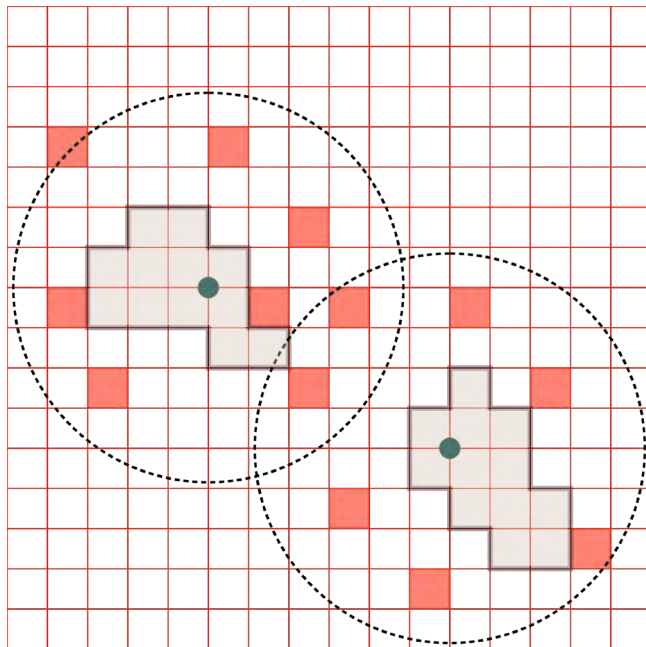
Innbyggergrupper

Direkte berørte



Utvalg: Alle grunneiere
inviteres

Indirekte berørte

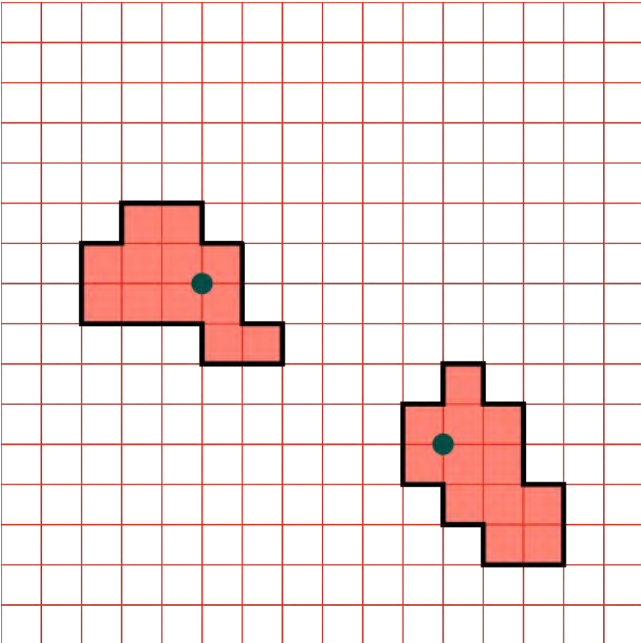


Utvalg: Et utvalg av grunneiere
inviteres



Innbyggergrupper

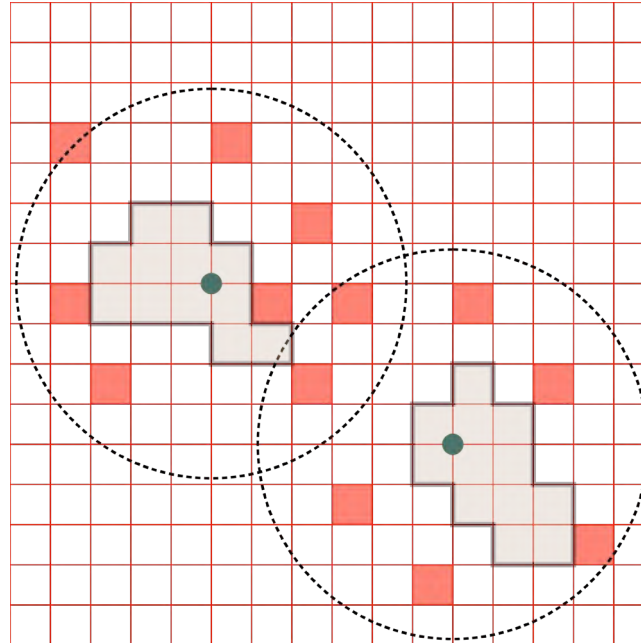
Direkte berørte



Hensikt:

- Gi innspill om løsninger
- Få informasjon om planprosess
- **Få informasjon om grunnerverv**

Indirekte berørte



Innbyggergrupper

Hensikt:

- Gi innspill om løsninger
- Få informasjon om planprosess

Berørte i øst

- ❖ Det reelle arealbehovet vil avklares i planarbeidet
- ❖ Oppdaterte kart er lagt ut på Slik Bygger vi Oslo
- ❖ Antall berørte vil reduseres betraktelig når alternativ velges



Videre møter 2026

- Det vil inviteres til nye møter høsten 2026 med påfølgende møter i 2027
- Eksakte møtedatoer er foreløpig ikke avklart
- Invitasjoner til møter skal sendes ut minimum **2 uker i forveien**
- Møteinnkalling sendes alltid ut via e-post til berørte

Alternativer østre påhugg

Status



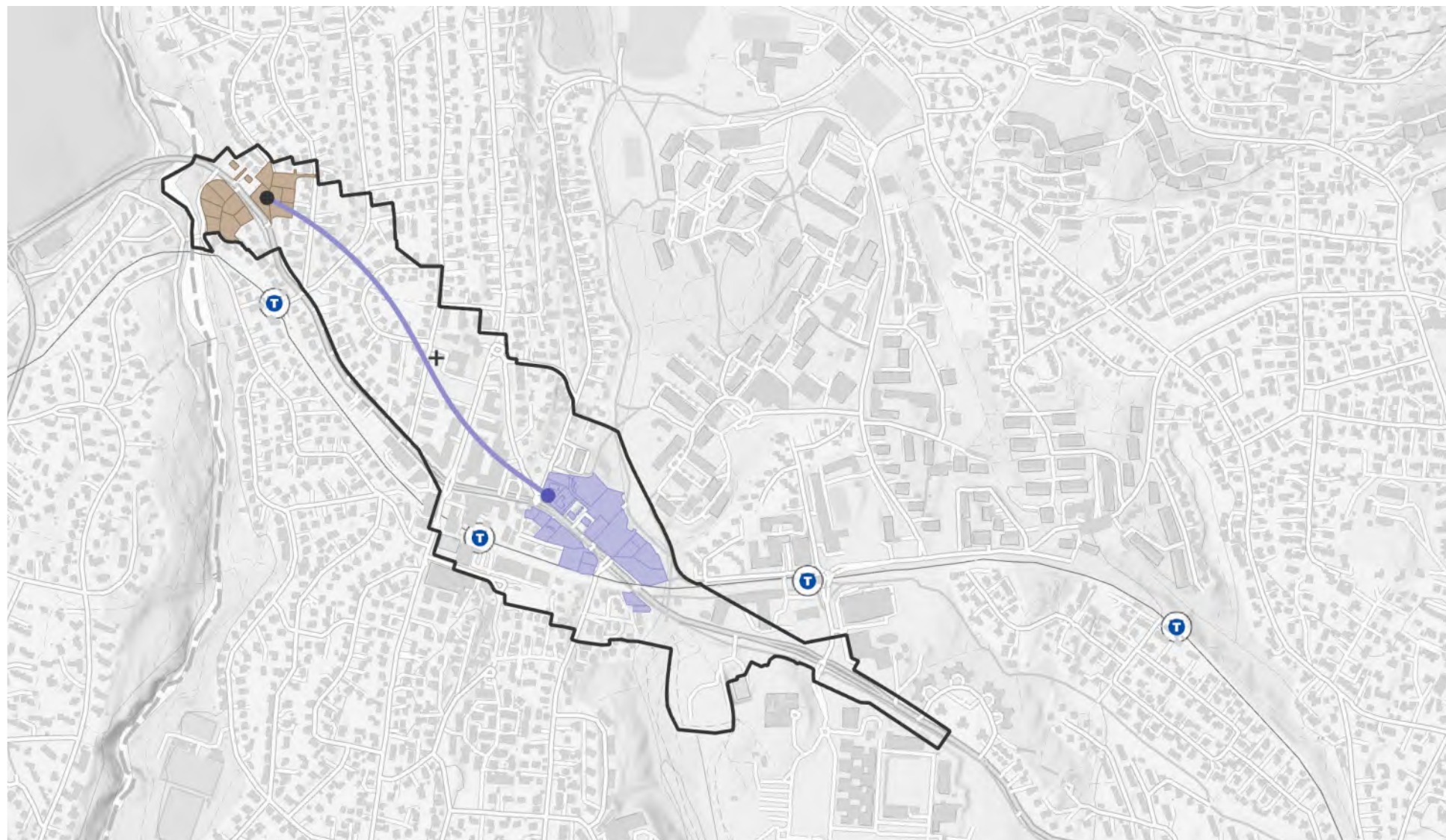
Alternativ 1

Kryss og tunnel-
inngang ved
Sørkedalsveien nord
for t-banen

Eiendommer eid av Oslo kommune, Bærum
kommune, Sporveien As og Forsvarsbygg er
ikke inkludert i oversikten

Tegnforklaring

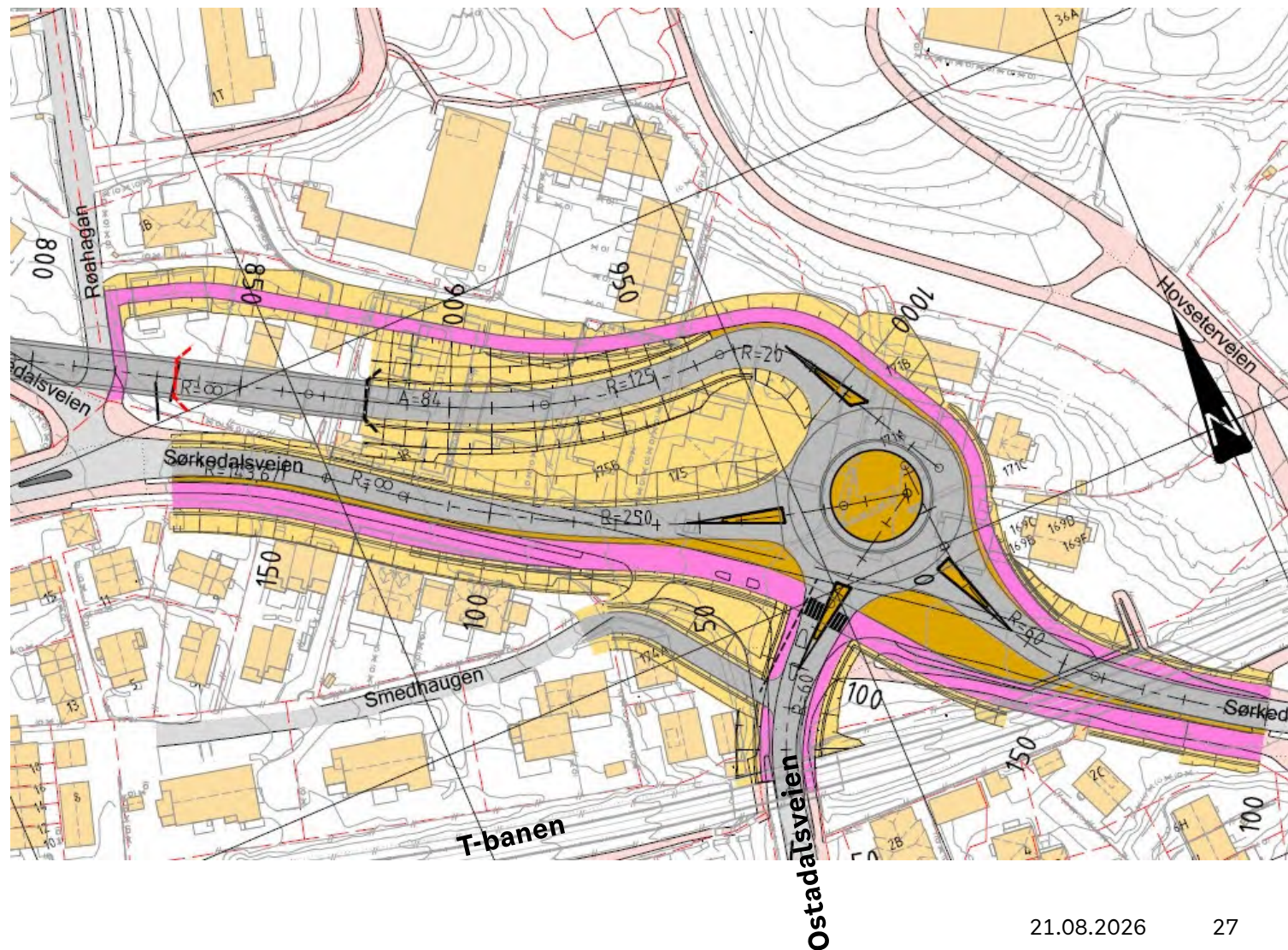
- Planavgrensning
- Alt. 1B
- Berørt alt. 1B
- Berørt vestre påhugg



Oslo

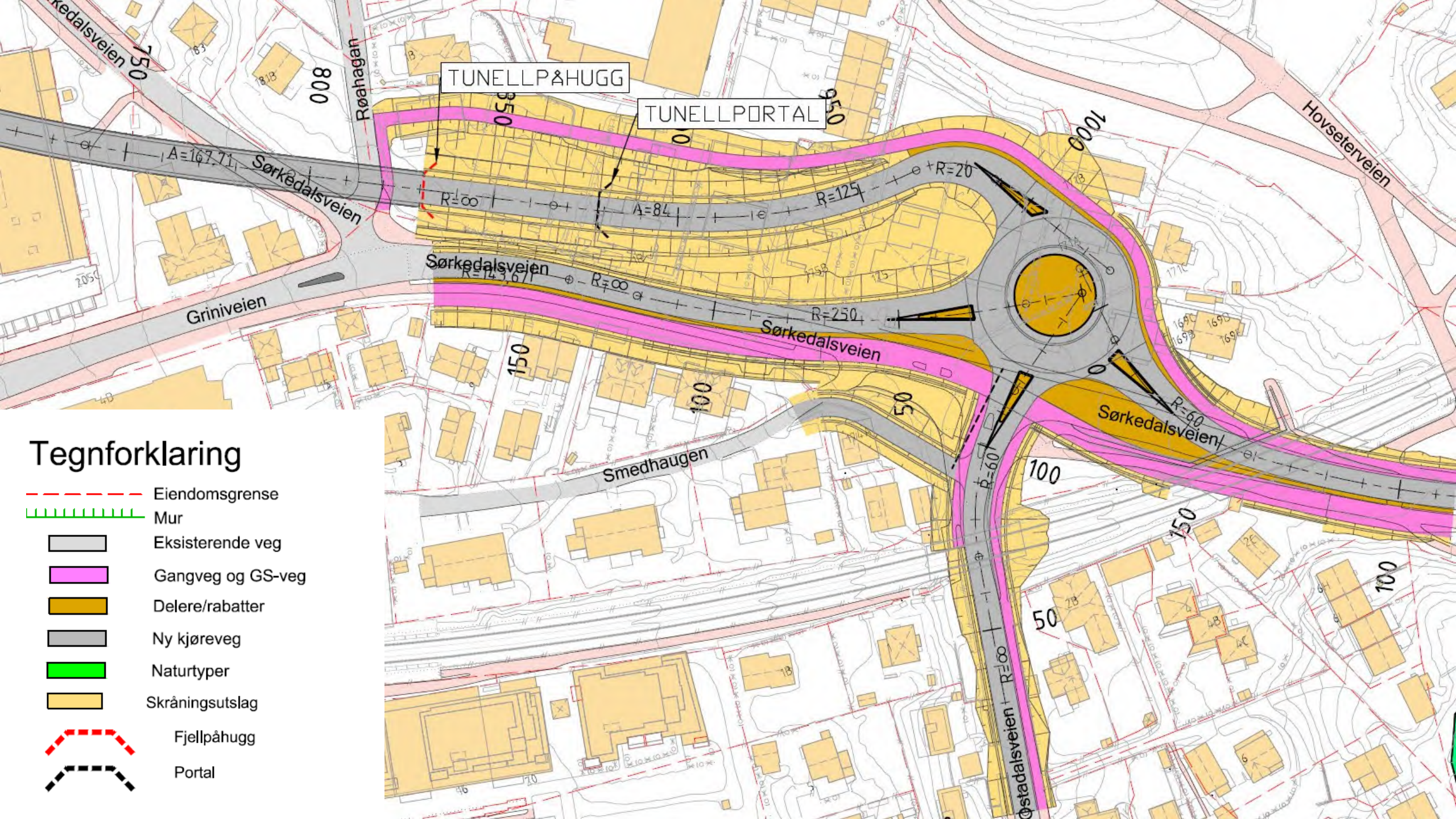
Alternativ 1 - vegteknisk utforming

- ▶ Ny rundkjøring ved/øst for Røa Autoco
- ▶ Ny arm til tunnel på nordsiden, går ned i terrenget fra rundkjøringen
- ▶ Sykkelvei med fortau utvides langs dagens Sørkedalsvei. Lysregulering fjernes ved Ostadalsveien
- ▶ Ny gang- og sykkelvei langs nordsiden
- ▶ Smedhaugen må legges om
- ▶ Lengde ny tunnel er 840 meter



Tegnforklaring

-  Eiendomsgrense
-  Mur
-  Eksisterende veg
-  Gangveg og GS-veg
-  Delere/rabatter
-  Ny kjøreveg
-  Naturtyper
-  Skråningsutslag
-  Fjellpåhugg
-  Portal



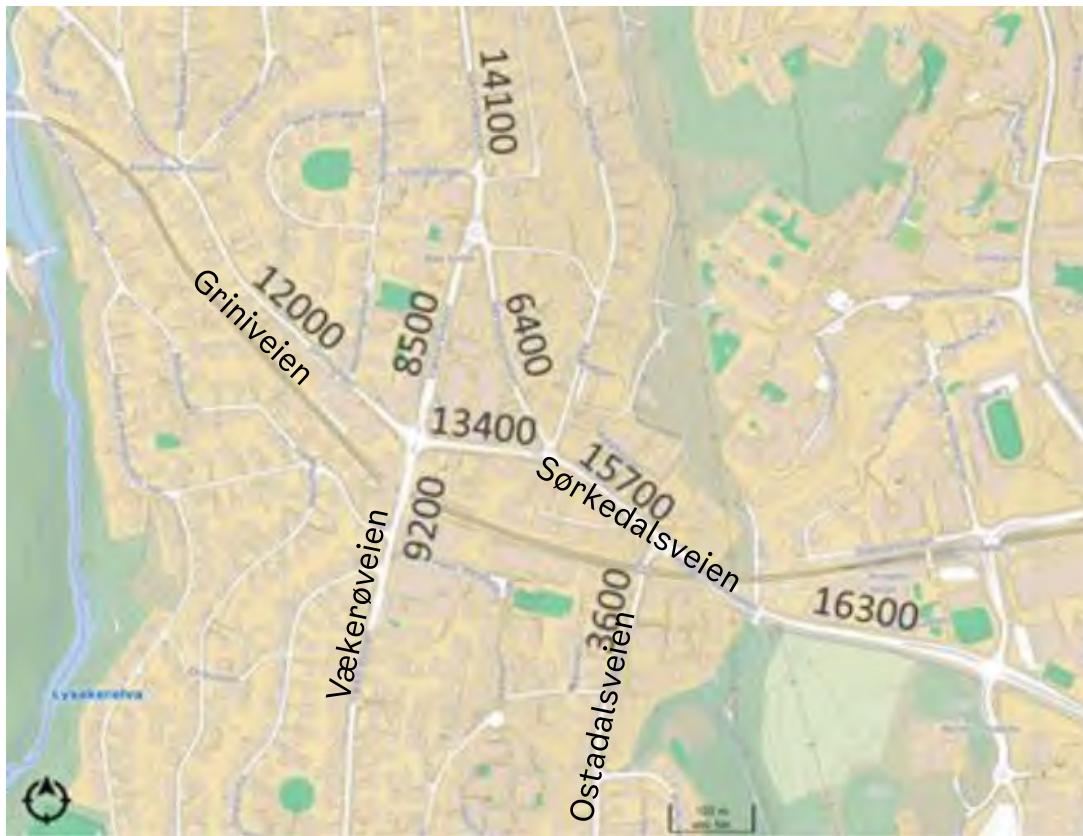
3D modellbilder



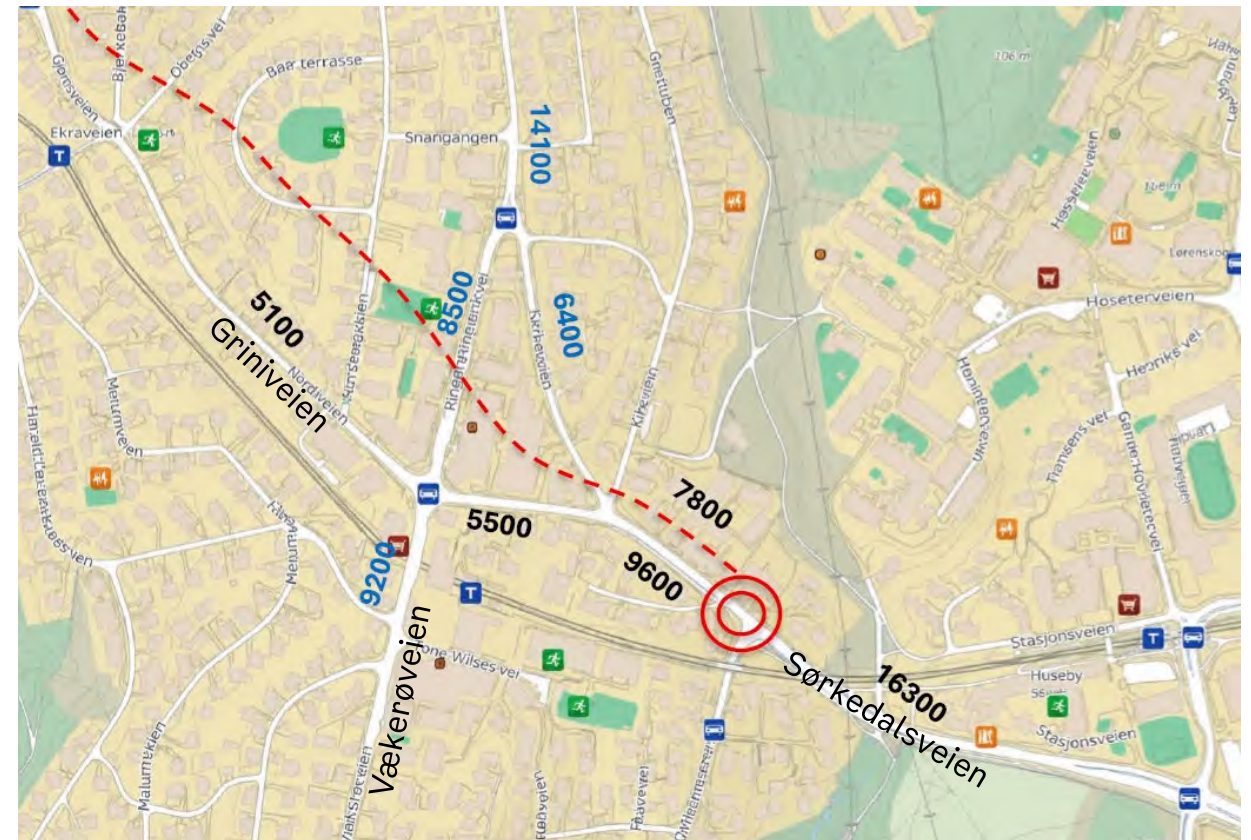
3D modellbilder



Trafikk – alternativ 1 vs dagens situasjon

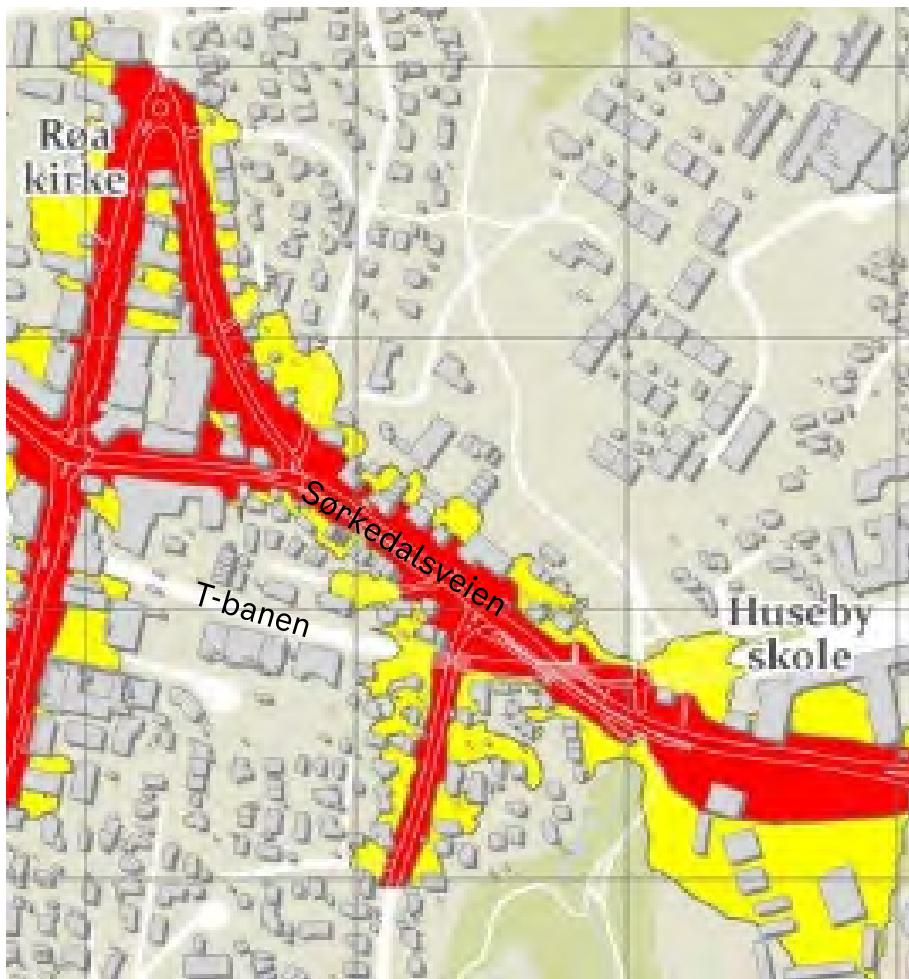


Dagens situasjon



Alternativ 1

Støy – alternativ 1 vs dagens situasjon



Dagens situasjon



Alternativ 1

Alternativ 1

Konflikt med foreslått utviklingsområde

- ▶ Kryssområdet i alternativ 1 berører store deler av foreslått utviklingsområde U3 i ny kommuneplan



Alternativ 1 – viktigste fordeler og ulemper - oppsummert

- ▶ Berører mange boliger (13 boligbygg med til sammen 33 boenheter i øst)
- ▶ Eneste alternativ som gir en (liten) økning i støysoneareal, samt en økning i antall boenheter i støysone. Mer skjerming nødvendig
- ▶ Rundkjøring gir fleksibilitet mht. trafikale forhold. Trafikk i tunnel estimert til ca. 7 800 (ÅDT) – kun alternativ 6 gir mer trafikk i tunnelen
- ▶ Ikke mulig med signalregulert kryss for sykkelvei med fortau
- ▶ Ingen inngrep i viktige naturområder
- ▶ Kostnadmessig midt på treet, ca 18% dyrere enn rimeligste alternativ



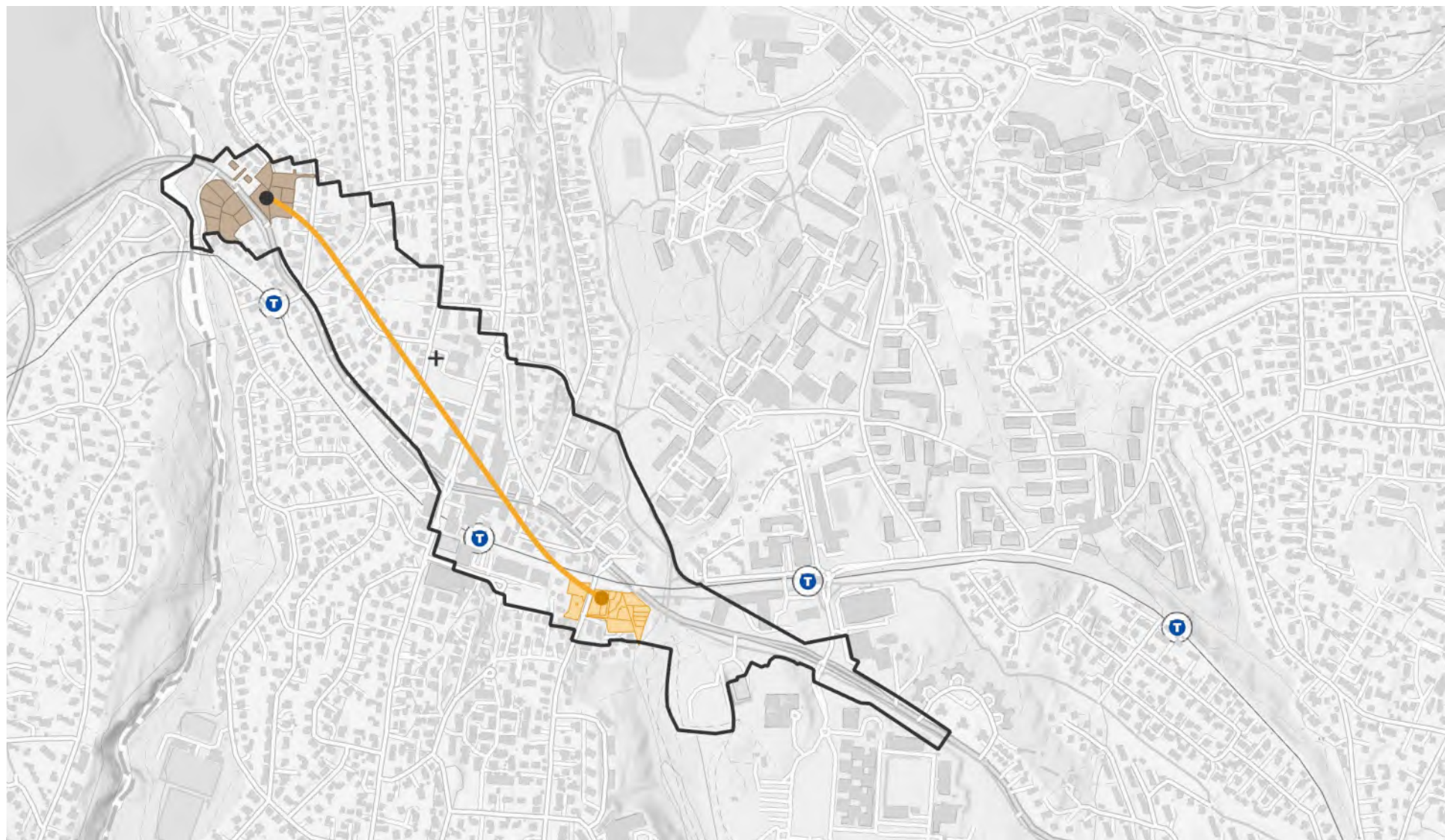
Alternativ 3

Halvt kryss og tunnel-
inngang sør for
t-banen – ny bru over
Mærradalen

Eiendommer eid av Oslo kommune, Bærum
kommune, Sporveien As og Forsvarsbygg er
ikke inkludert i oversikten

Tegnforklaring

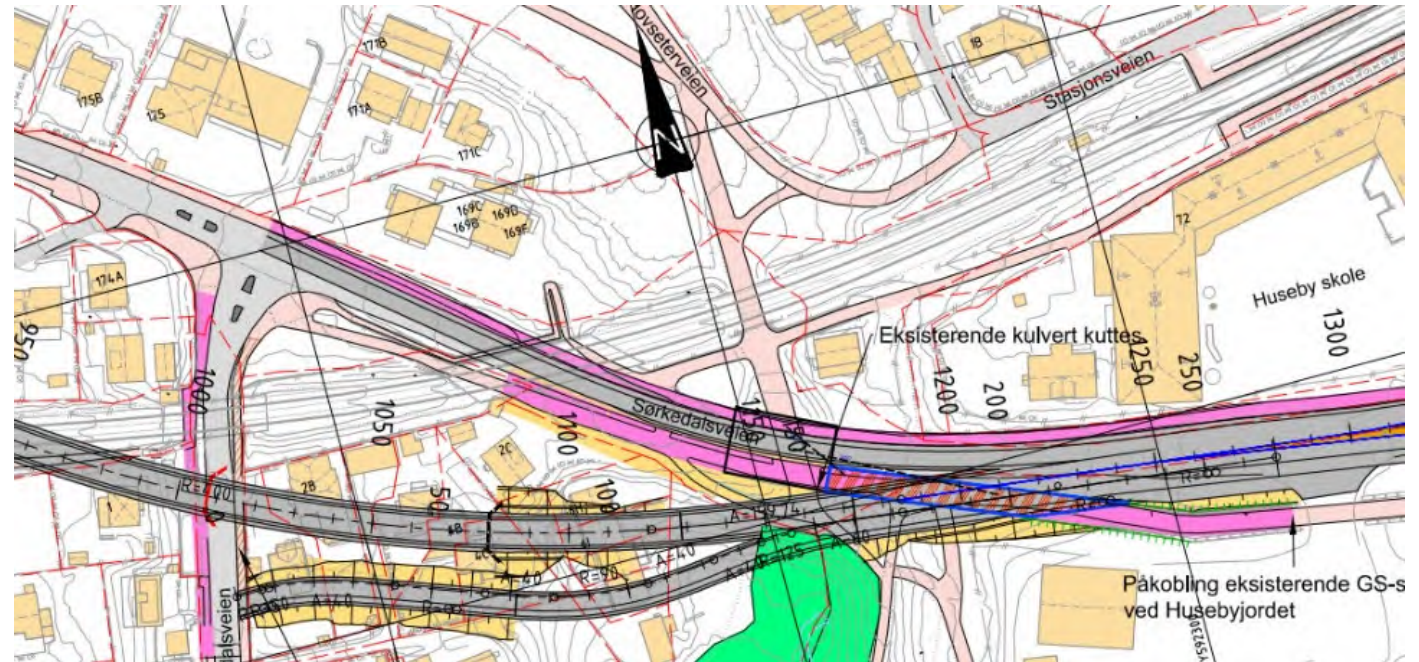
- Planavgrensning
- Alt. 3C
- Berørt alt. 3C
- Berørt vestre påhugg

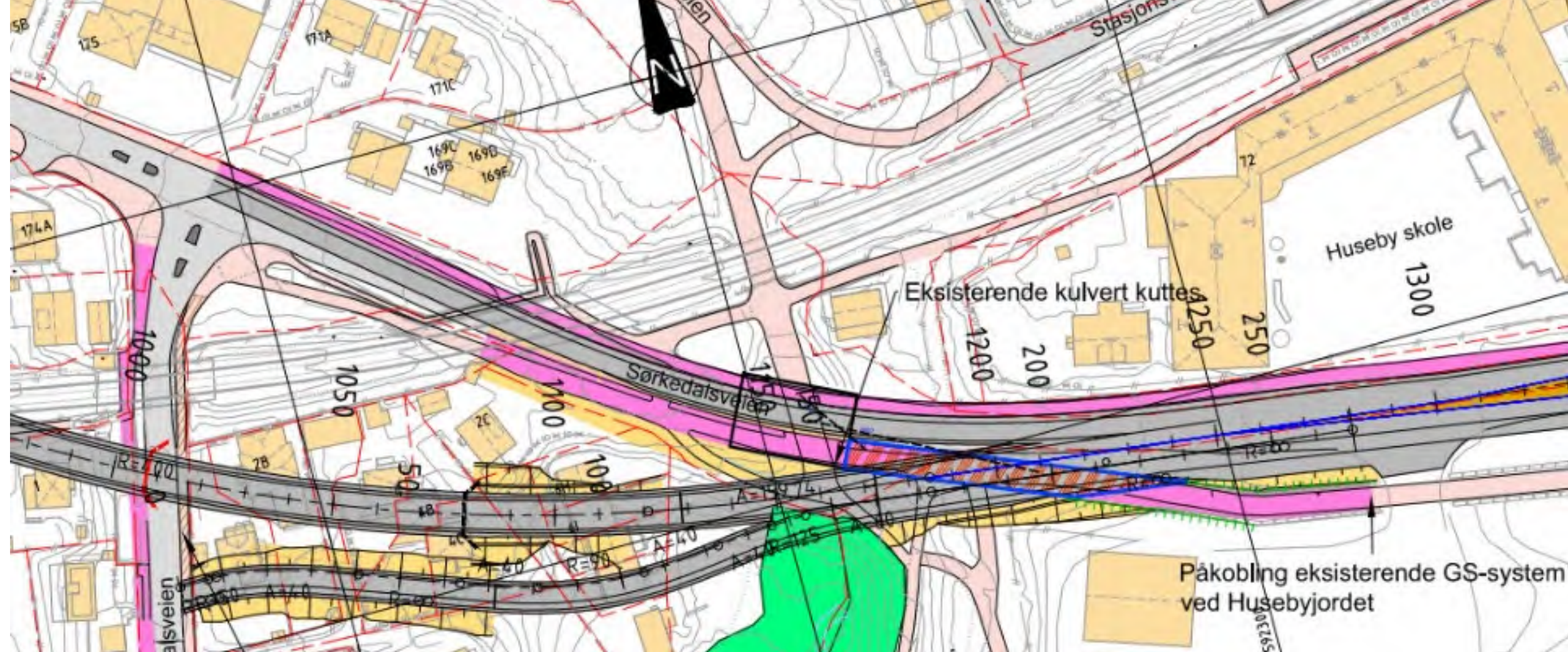


Oslo

Alternativ 3 - vegteknisk utforming

- ▶ Innslag for ny tunnel sør for t-banen. Ny hovedvei fram til tunnel på bru over Mærradalen
- ▶ Dagens Sørkedalsvei fra Huseby skole til Ostadalsveien blir avrampe for vestgående trafikk mot Røa
- ▶ Østgående trafikk fra Røa kjører inn Ostadalsveien og deretter ny rampe langs sørsiden av ny vei til tunnel
- ▶ Sykkelvei med fortau vil gå i kulvert under ny vei til tunnel. Kryssing av Ostadalsveien lysregulert som før
- ▶ Fortau på vestsiden av Ostadalsveien må oppgraderes. Kan medføre behov for ny t-banebru
- ▶ Lengde ny tunnel er 1040 meter





Tegnforklaring

--- Eiendomsgrense

--- Mur

--- Eksisterende veg

--- Gangveg og GS-veg

--- Delere/rabatter

--- Ny kjøreveg

--- Naturtyper

--- Skråningsutslag

--- Fjellpåhugg

--- Portal

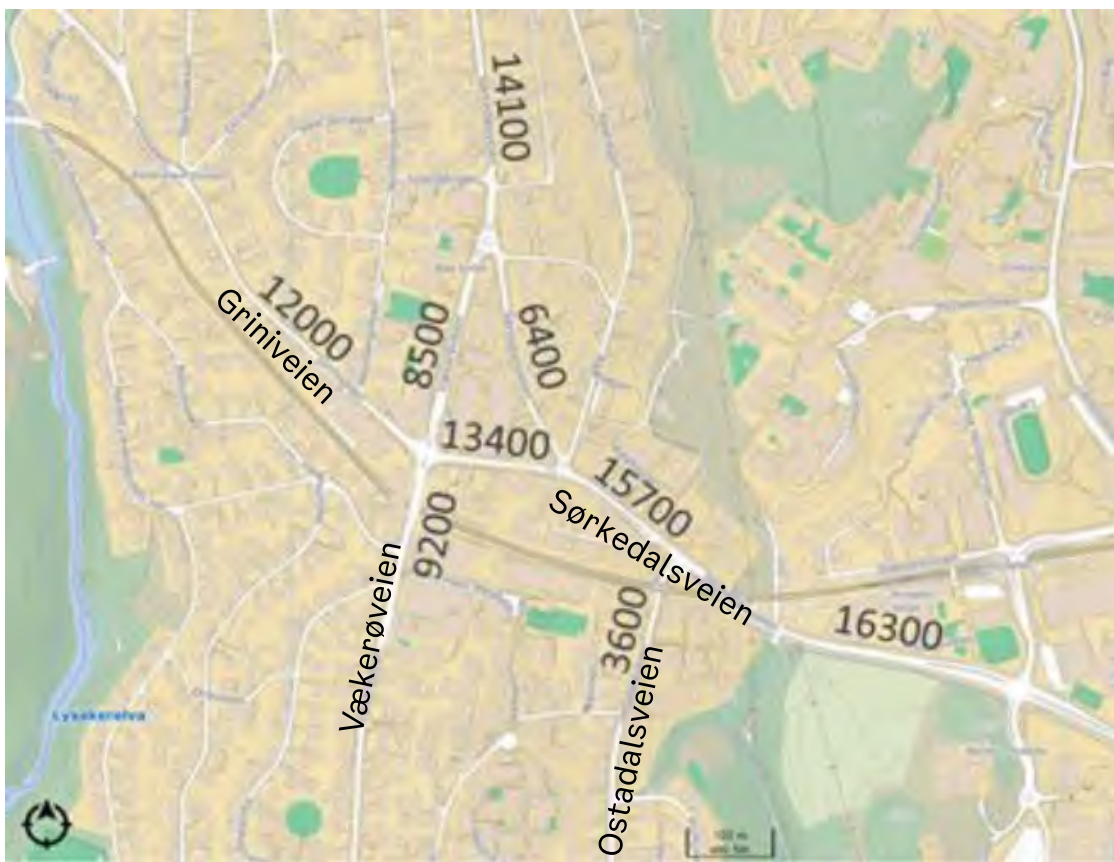
3D modellbilder



3D modellbilder



Trafikk – alternativ 3 vs dagens situasjon

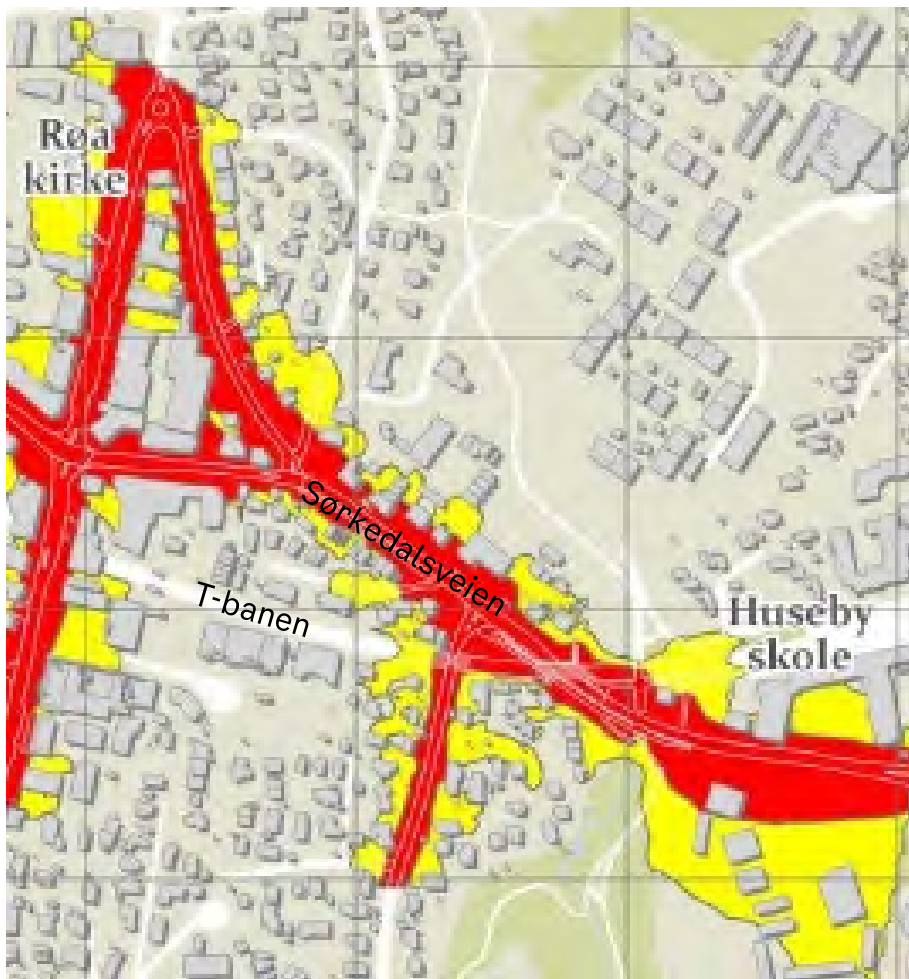


Dagens situasjon

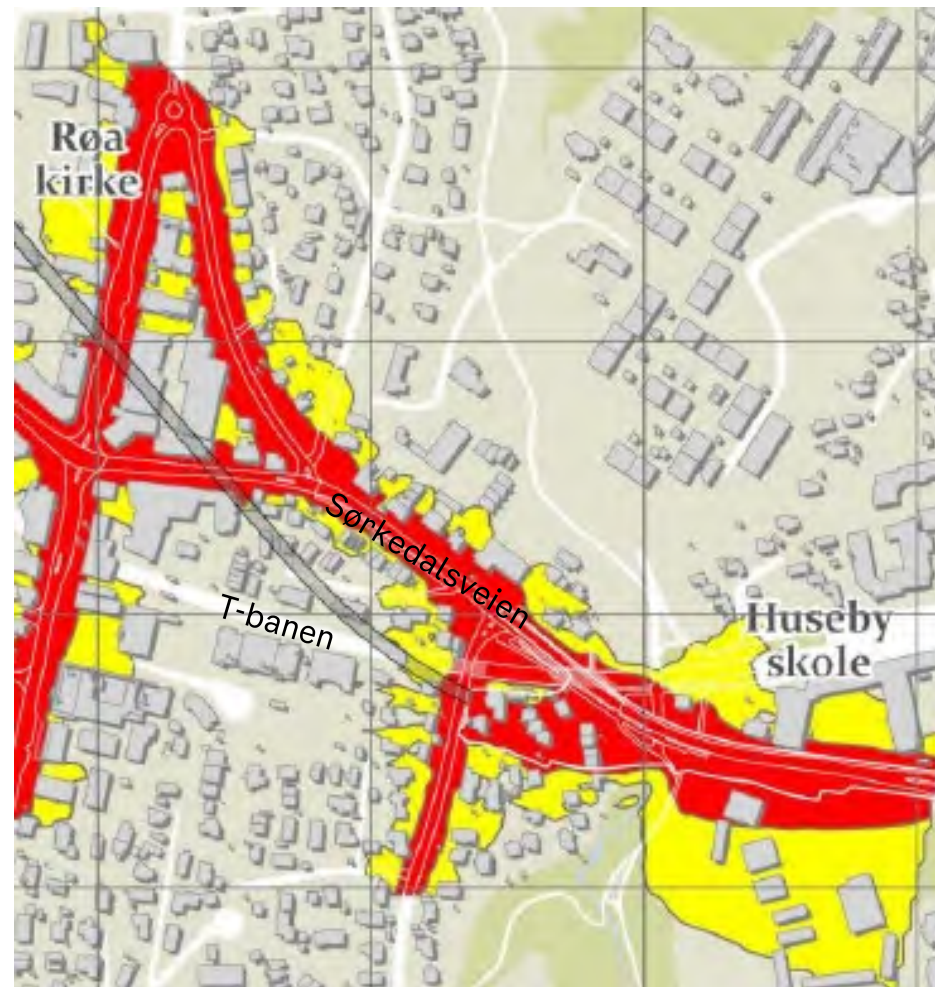


Alternativ 3

Støy – alternativ 3 vs dagens situasjon

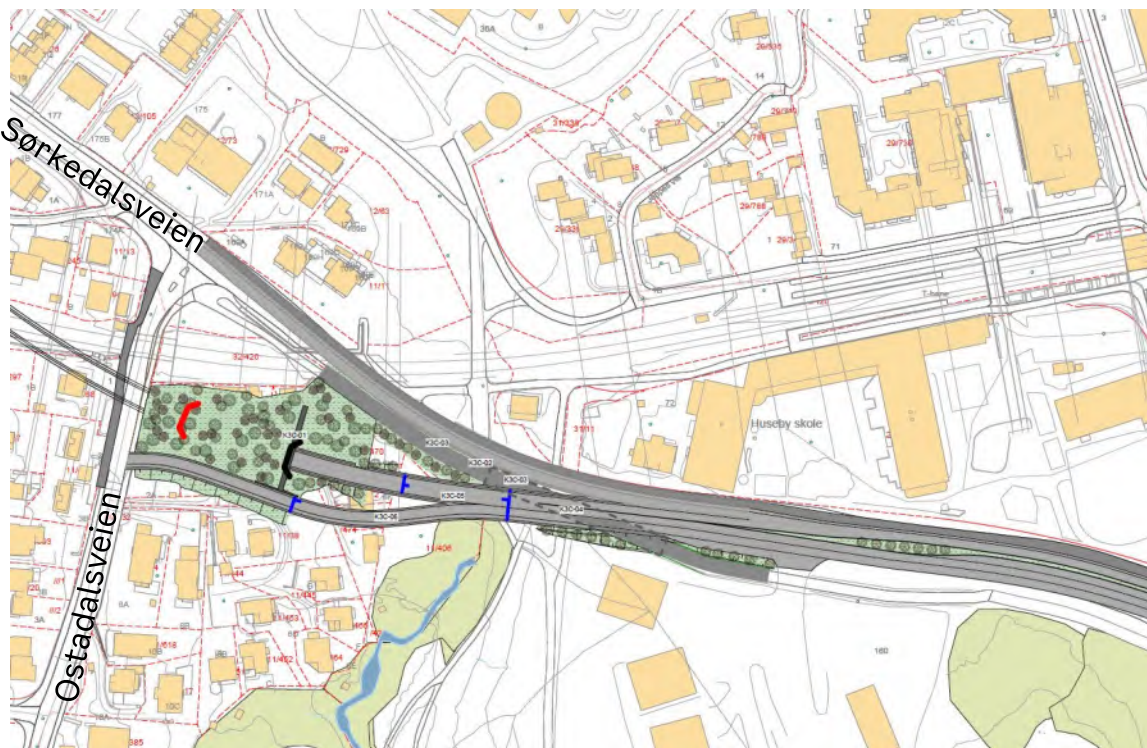


Dagens situasjon

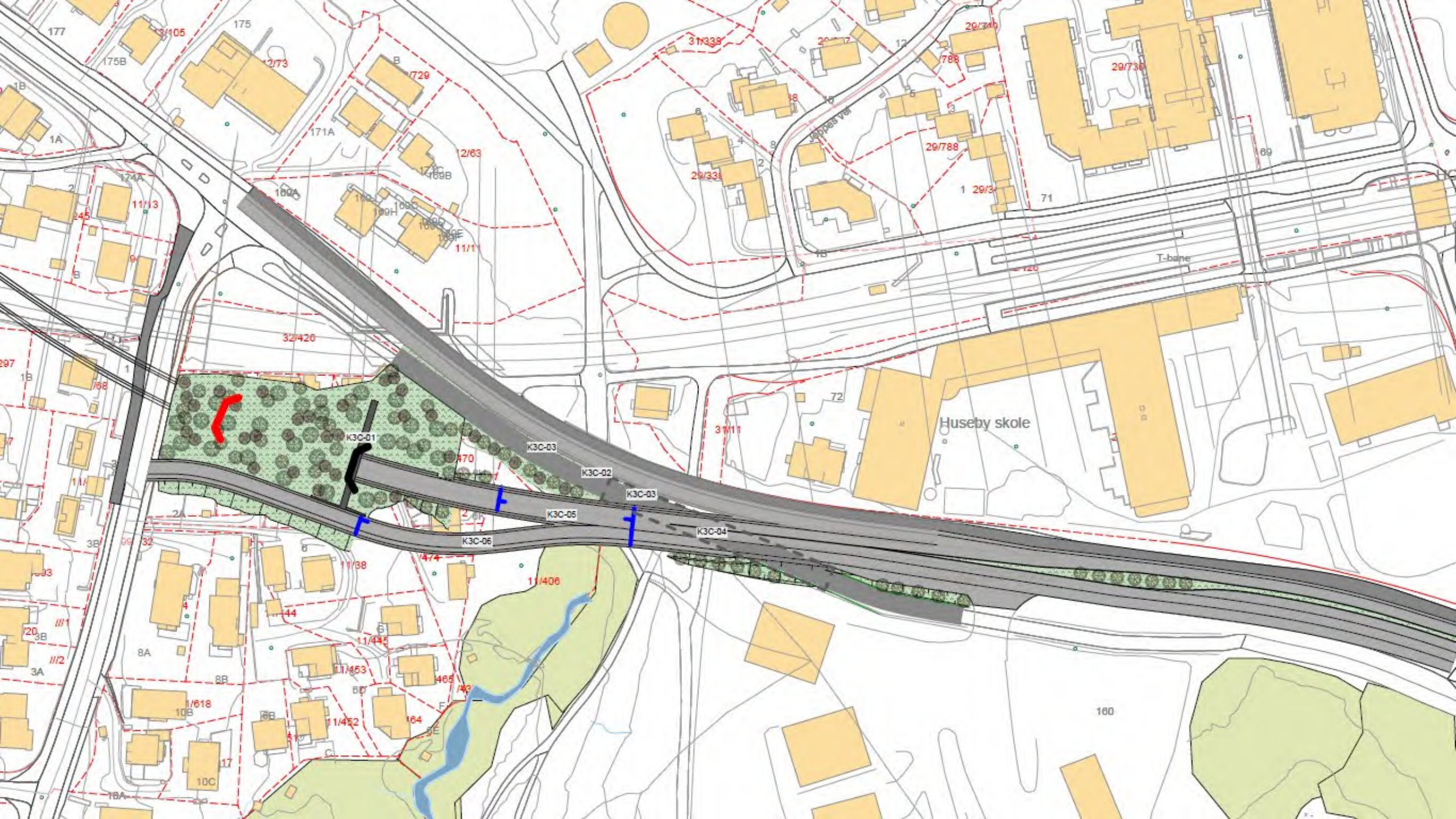


Alternativ 3

Alternativ 3 – viktigste fordeler og ulemper - oppsummert



- ▶ Berører 10 boligbygg med til sammen 11 boenheter i øst, det alternativet som gir minst innløsning av boliger
- ▶ Gir noe reduksjon i støysoneareal, samt en reduksjon i antall boenheter i støysonene.
- ▶ Trafikk i tunnel estimert til ca. 6 500 (ÅDT) – påhugg langt øst og kun østvendte ramper gir noe mindre trafikk enn i alternativ 1 og 6.
- ▶ Gir inngrep i viktig naturtype i Mærradalen, om lag 580 m² berøres
- ▶ Lang kulvert ved Mærradalen/Husebyjordet for sykkelvei med fortau, og utfordrende kryss med gang- og sykkelvei fra nord. Bru mulig alternativ
- ▶ Leder mer trafikk inn i Ostadalsveiens nordre del. Gående og syklende langs Sørkedalsveien må krysse større trafikkstrøm, men kryssingen blir signalregulert som før
- ▶ Kostnadmessig midt på treet, litt billigere enn alternativ 1 og ca 13% dyrere enn rimeligste alternativ



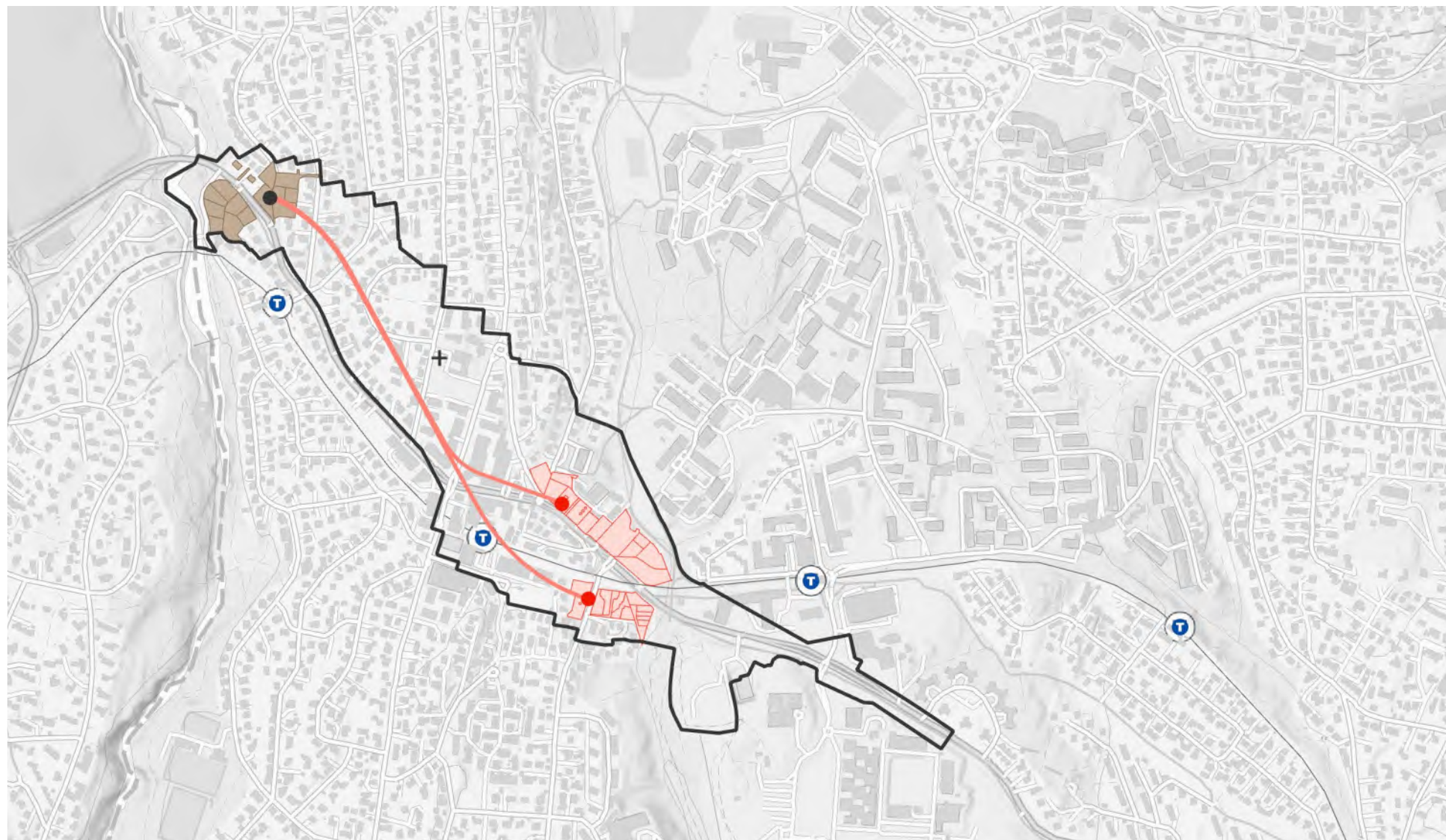
Alternativ 5

Kombinasjonsløsning med halvt kryss

Eiendommer eid av Oslo kommune, Bærum kommune, Sporveien As og Forsvarsbygg er ikke inkludert i oversikten

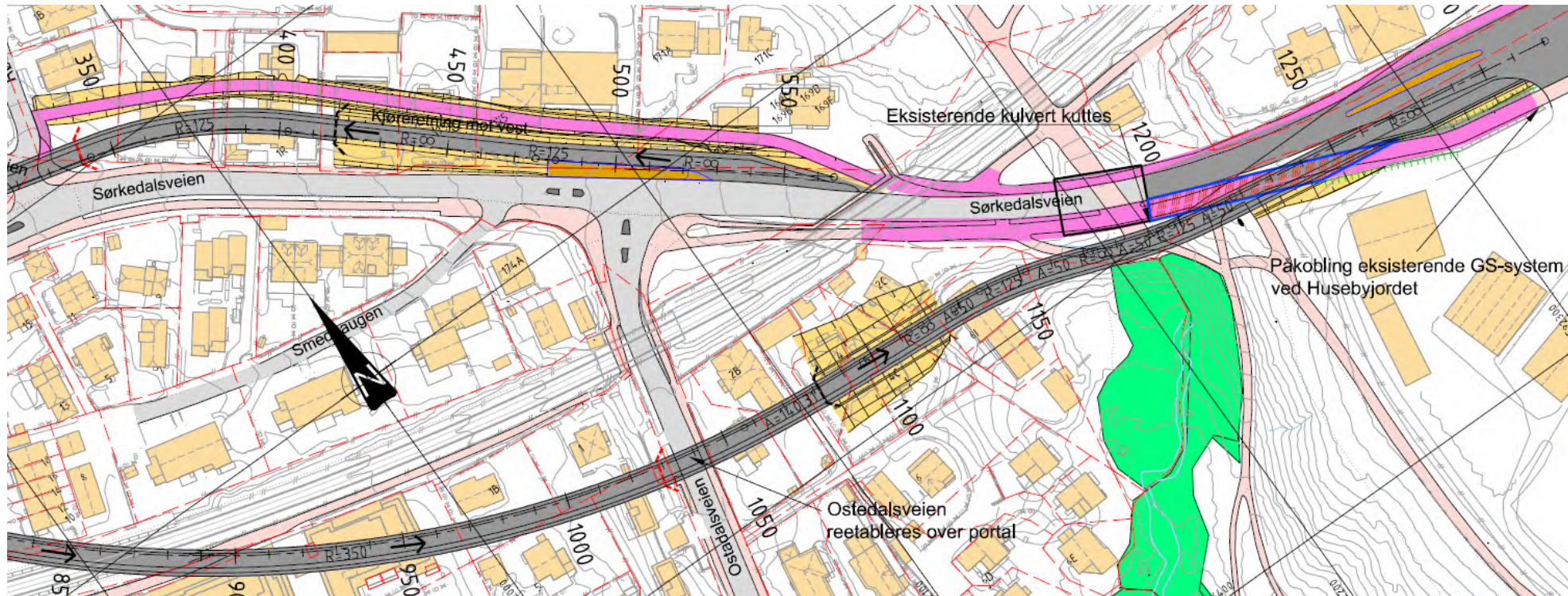
Tegnforklaring

- Planavgrensning
- Alt. 5
- Berørt alt. 5
- Berørt vestre påhugg



Oslo

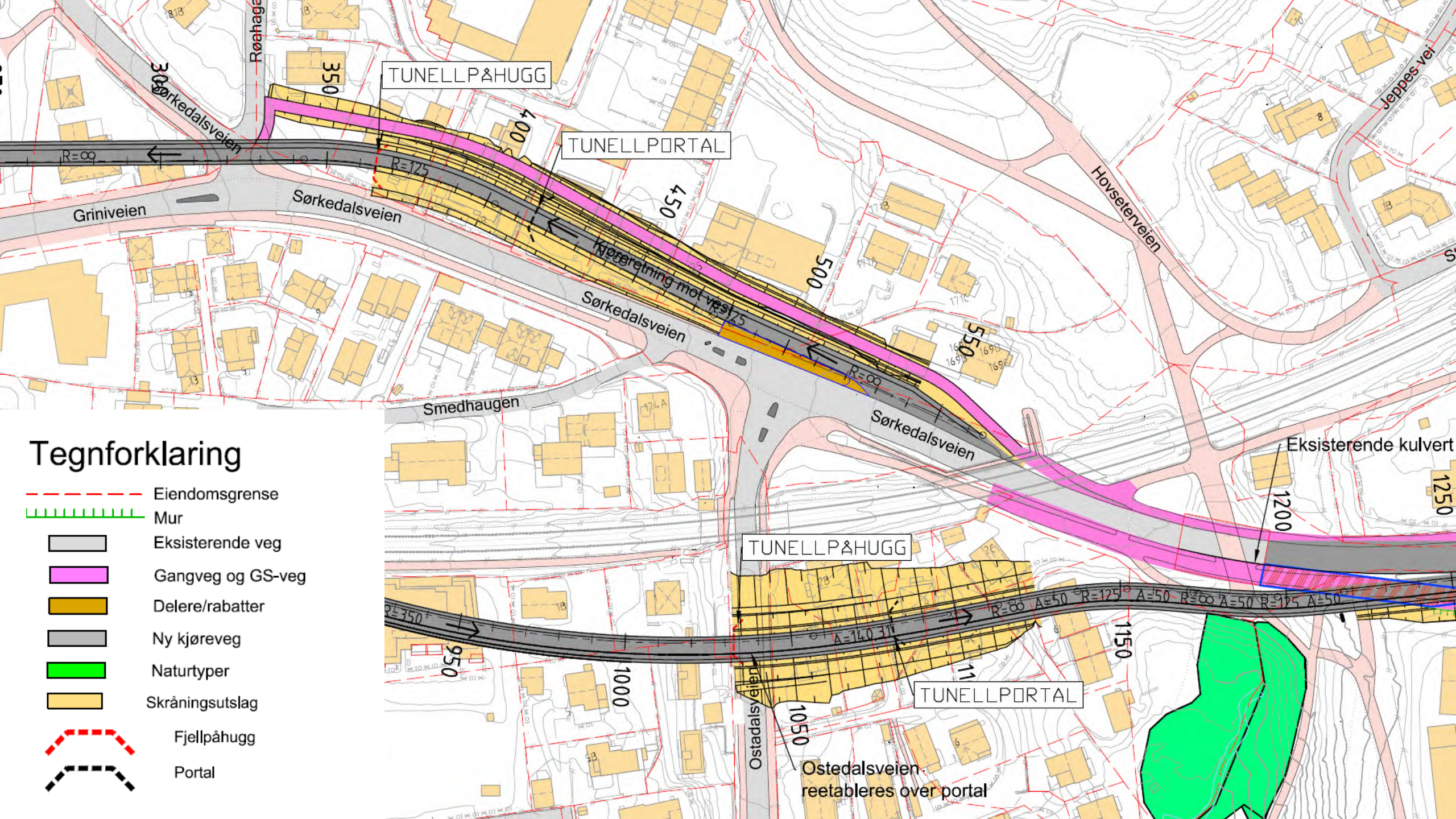
Alternativ 5 - vegteknisk utforming



- ▶ Påhugg for ny tunnel todelt, østgående retning sør for t-banen og vestgående retning nord for Sørkedalsveien. Dagens Sørkedalsvei fra Huseby skole til Ostadalsveien blir som i dag
- ▶ Sykkelvei med fortau vil gå i kulvert under ny vei til tunnel. Kryssing av Ostadalsveien uendret. Ny gang- og sykkelvei langs nordsiden
- ▶ Lengde ny tunnel er 1 020 meter for vestgående løp og 865 meter for østgående løp.

Tegnforklaring

-  Eiendomsgrense
-  Mur
-  Eksisterende veg
-  Gangveg og GS-veg
-  Delere/rabatter
-  Ny kjøreveg
-  Naturtyper
-  Skråningsutslag
-  Fjellpåhugg
-  Portal



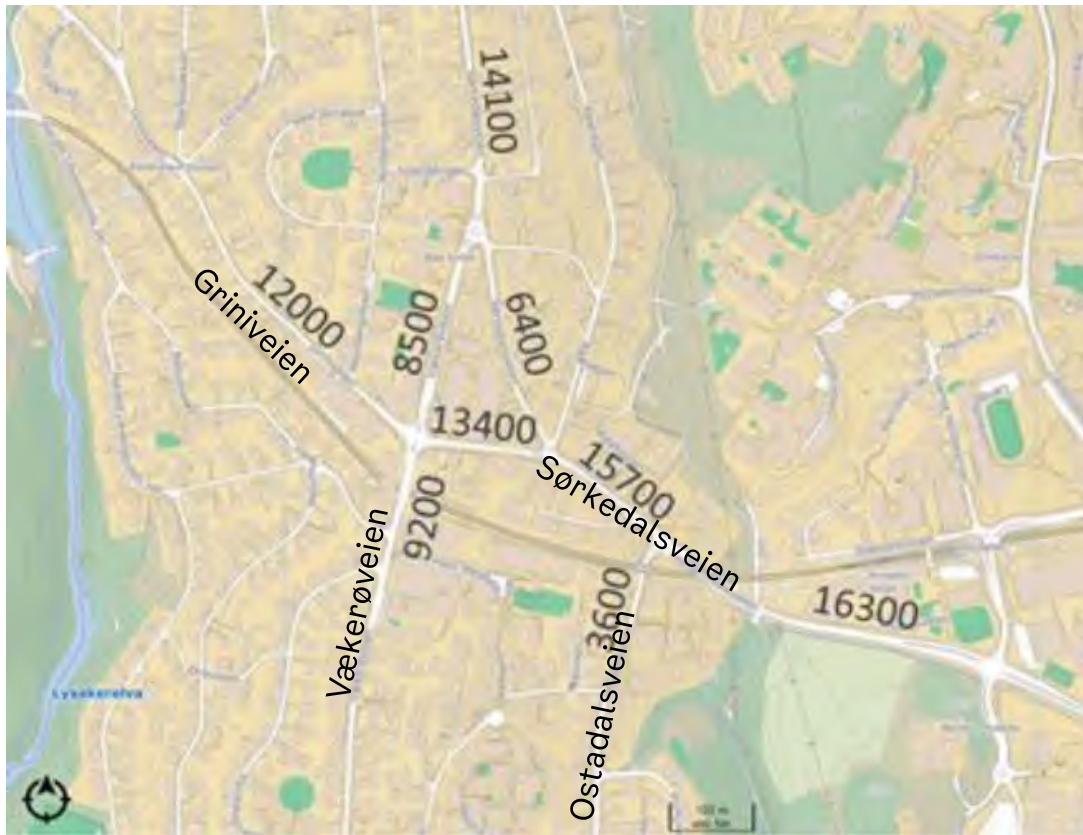
3D modellbilder



3D modellbilder



Trafikk – alternativ 5 vs dagens situasjon

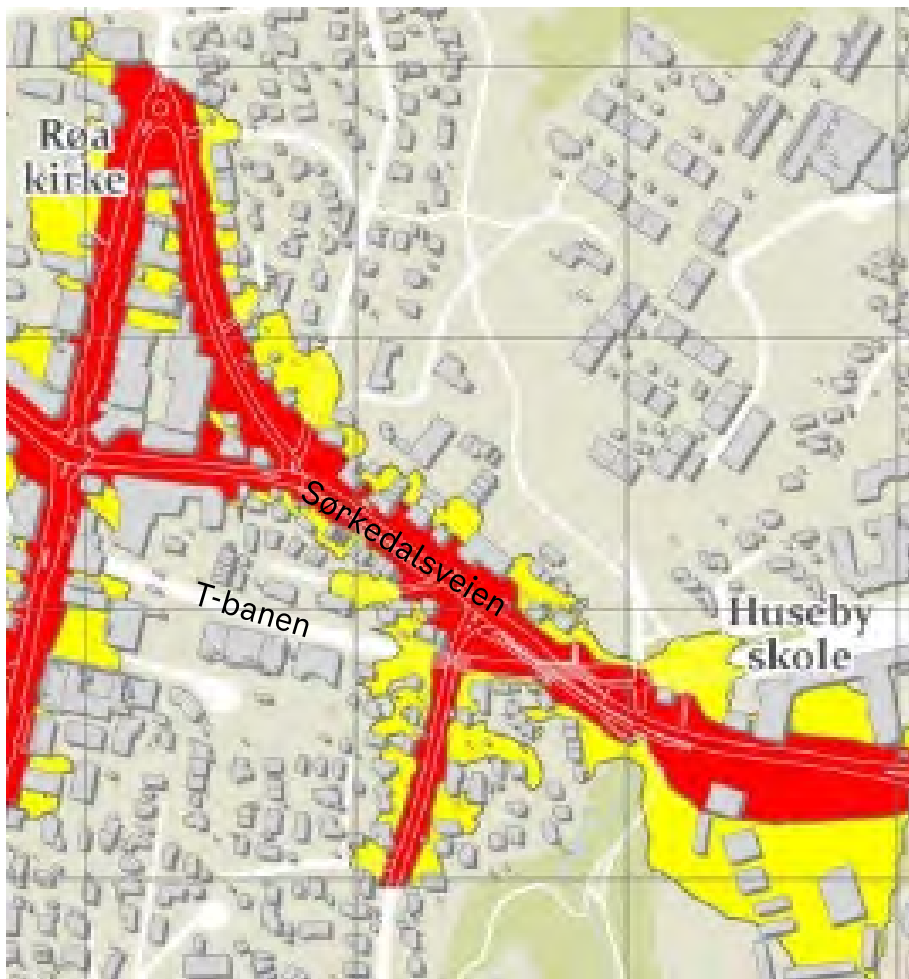


Dagens situasjon

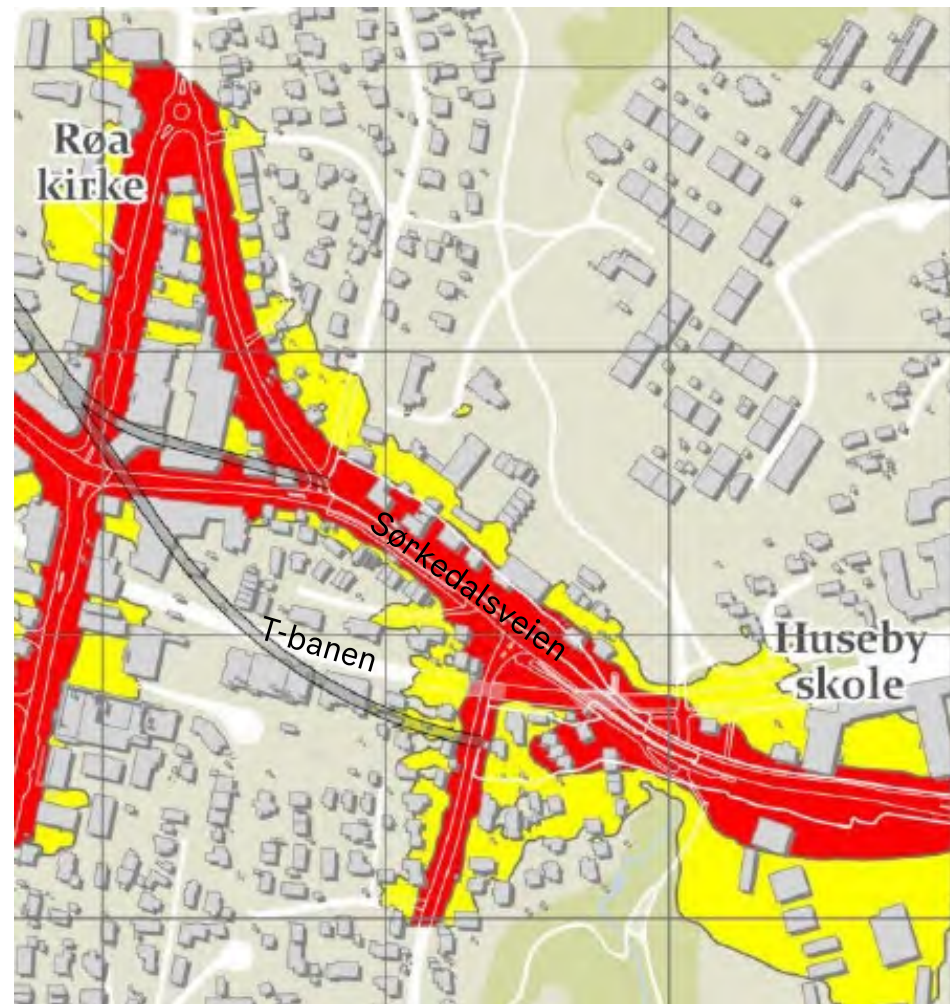


Alternativ 5

Støy – alternativ 5 vs dagens situasjon



Dagens situasjon



Alternativ 5

Alternativ 5

Konflikt med foreslått utviklingsområde

- ▶ Kryssområdet i alternativ 5 berører søndre deler av foreslått utviklingsområde U3 i ny kommuneplan



Oslo



Alternativ 5 – viktigste fordeler og ulemper - oppsummert



- ▶ Berører 17 boligbygg med til sammen 35 boenheter i øst, det alternativet som gir mest innløsning av boliger
- ▶ Gir en liten reduksjon i støysoneareal, samt en liten reduksjon i antall boenheter i støysonene.
- ▶ Trafikk i tunnel estimert til ca. 6 500 (ÅDT) – som alt. 3
- ▶ Gir noe inngrep i viktig naturtype i Mærradalen, om lag 270 m² berøres
- ▶ Berører deler av planlagt utviklingsområde nord for Sørkedalsveien
- ▶ Lang kulvert for sykkelvei med fortau, og utfordrende kryss med gang- og sykkelvei fra nord. Bru kan være et alternativ
- ▶ Kostnadmessig det dyreste alternativet, ca 40% dyrere enn rimeligste alternativ



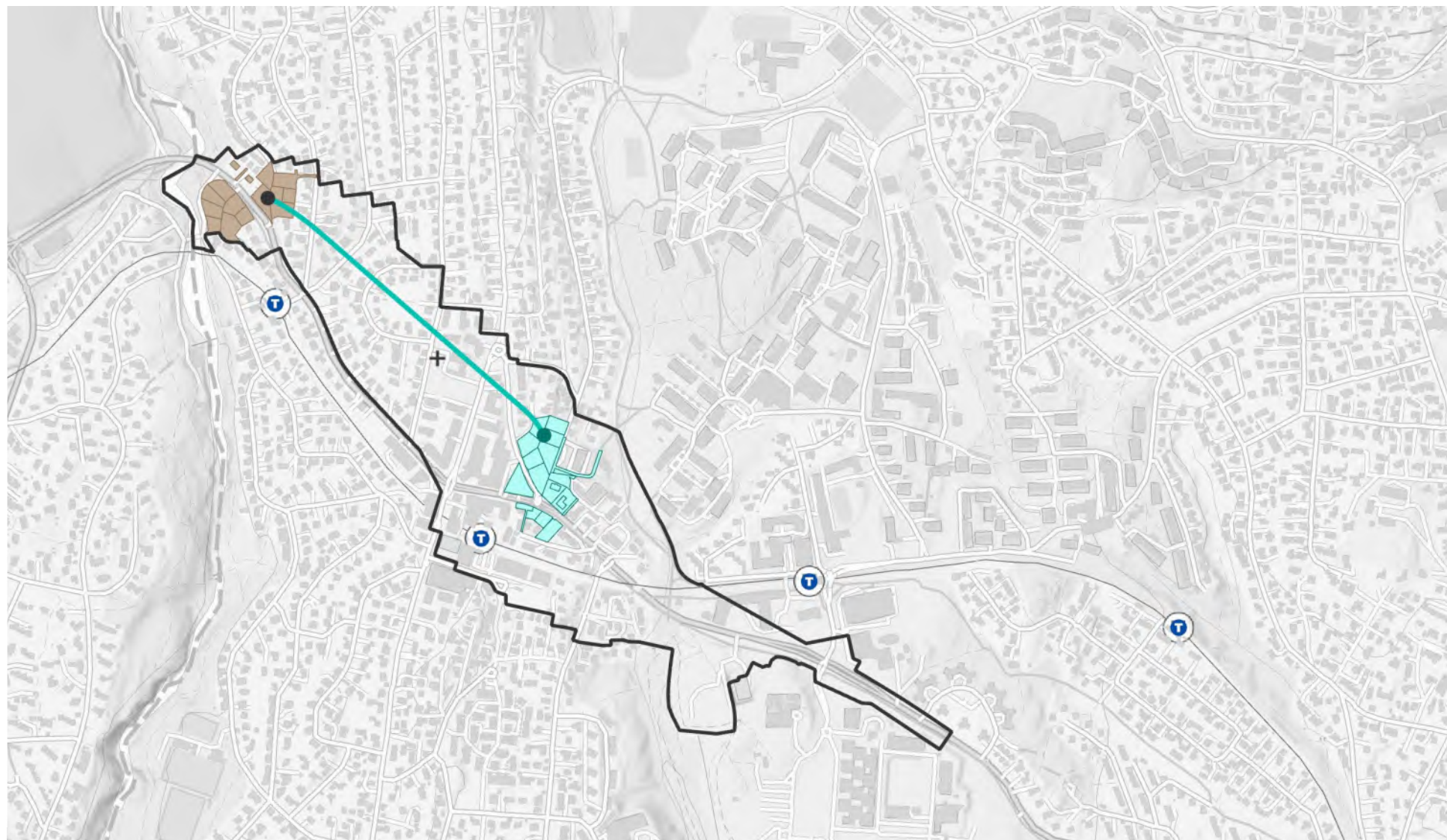
Alternativ 6

Mellomlang tunnel

Eiendommer eid av Oslo kommune, Bærum kommune, Sporveien As og Forsvarsbygg er ikke inkludert i oversikten

Tegnforklaring

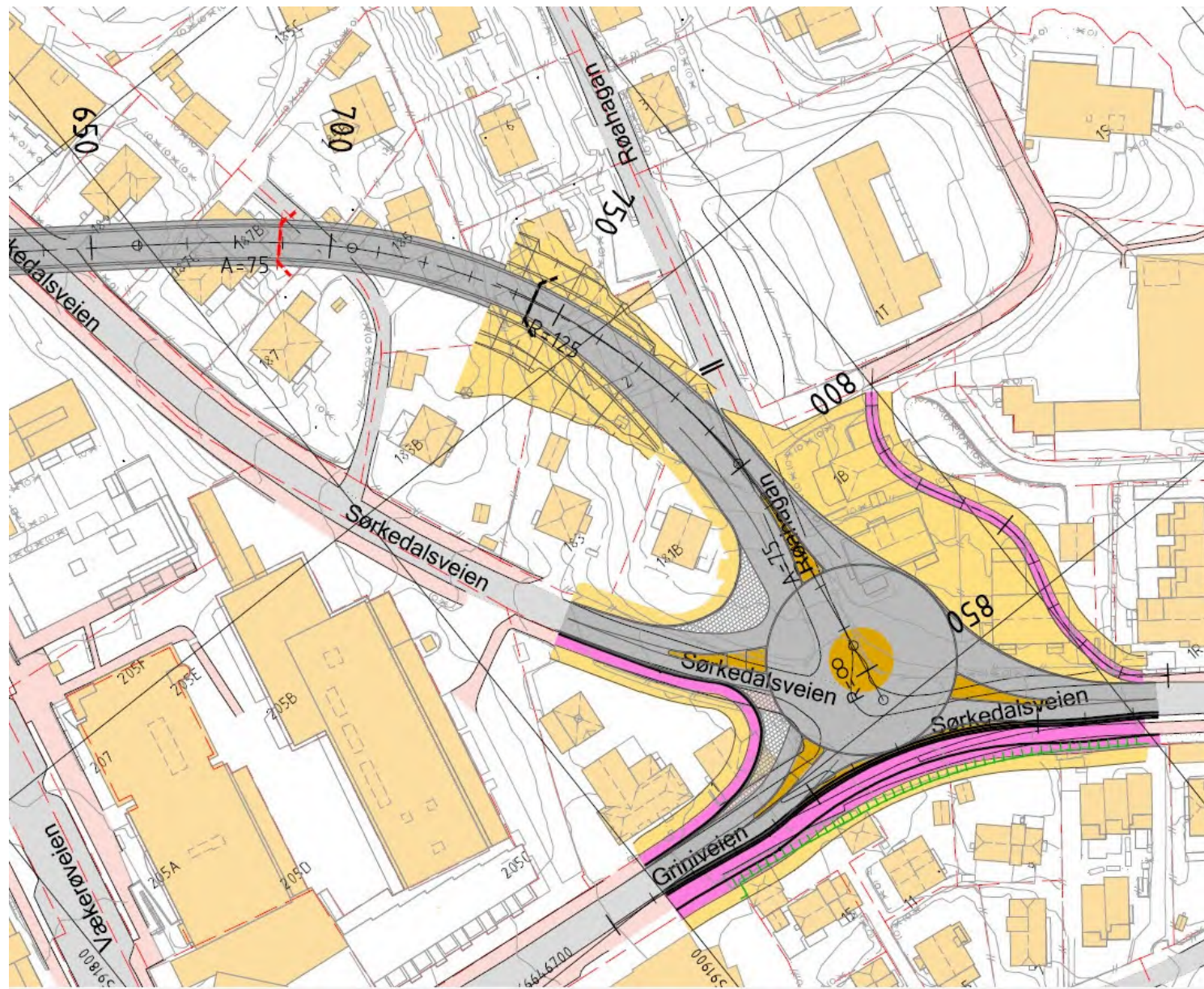
- Planavgrensning
- Alt. 6
- Berørt alt. 6
- Berørt vestre påhugg

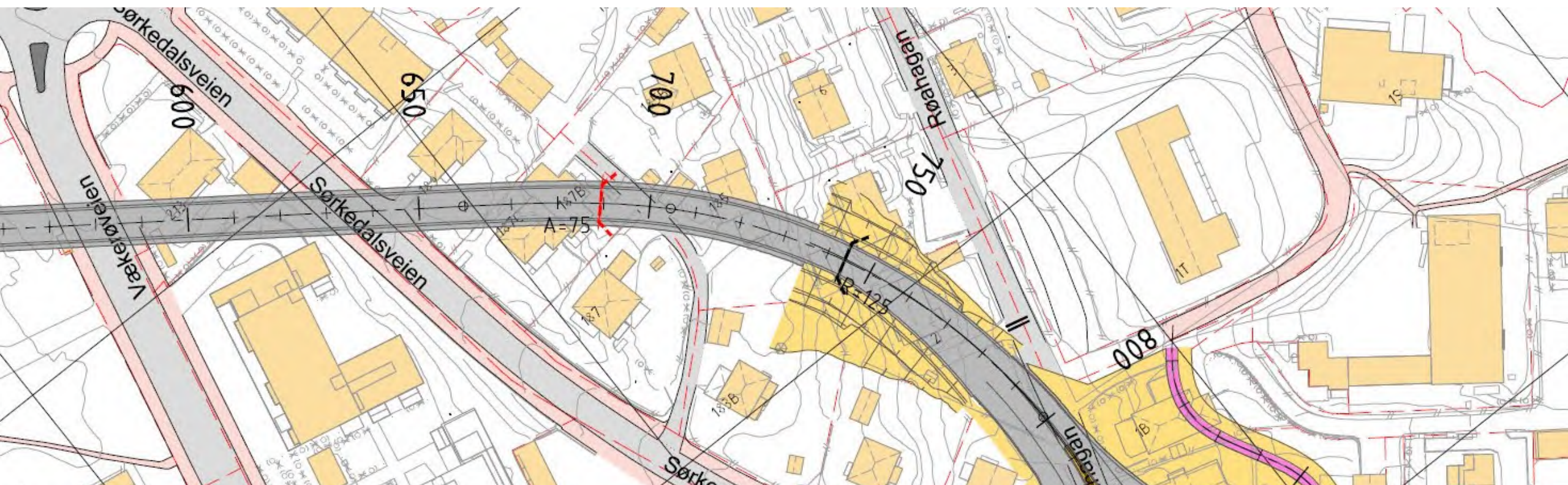


Oslo

Alternativ 6 - vegteknisk utforming

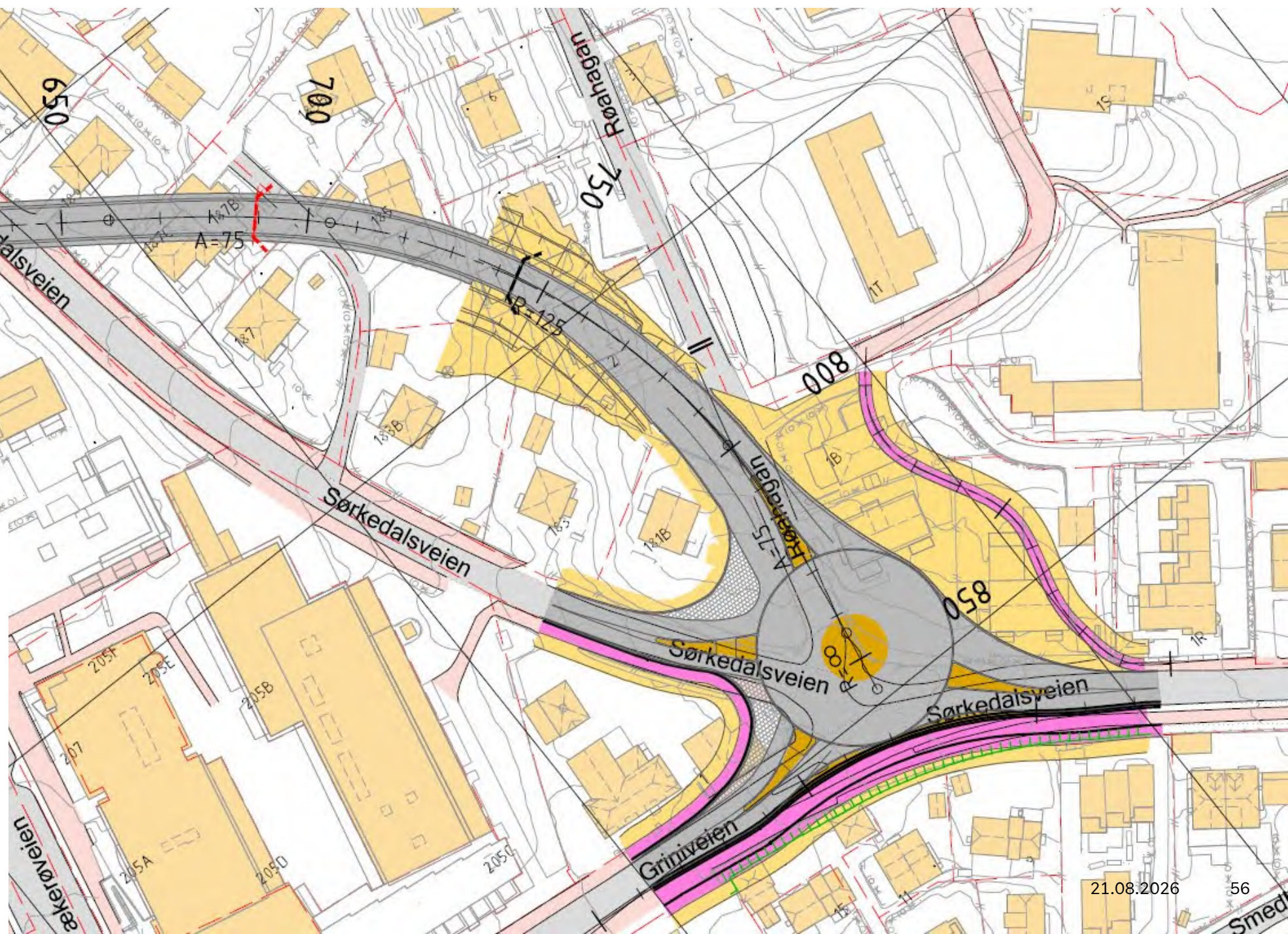
- ▶ Innslag for ny tunnel mellom Røahagan og Sørkedalsveien
- ▶ Ny rundkjøring i krysset med Griniveien
- ▶ Røahagan stenges for utkjøring til Sørkedalsveien. Biltrafikk må gå i Lilleveien, som da må rustes opp
- ▶ Lengde ny tunnel er 705 meter





Tegnforklaring

-  Eiendomsgrense
-  Mur
-  Eksisterende veg
-  Gangveg og GS-veg
-  Delere/rabatter
-  Ny kjøreveg
-  Naturtyper
-  Skråningsutslag
-  Fjellpåhugg
-  Portal



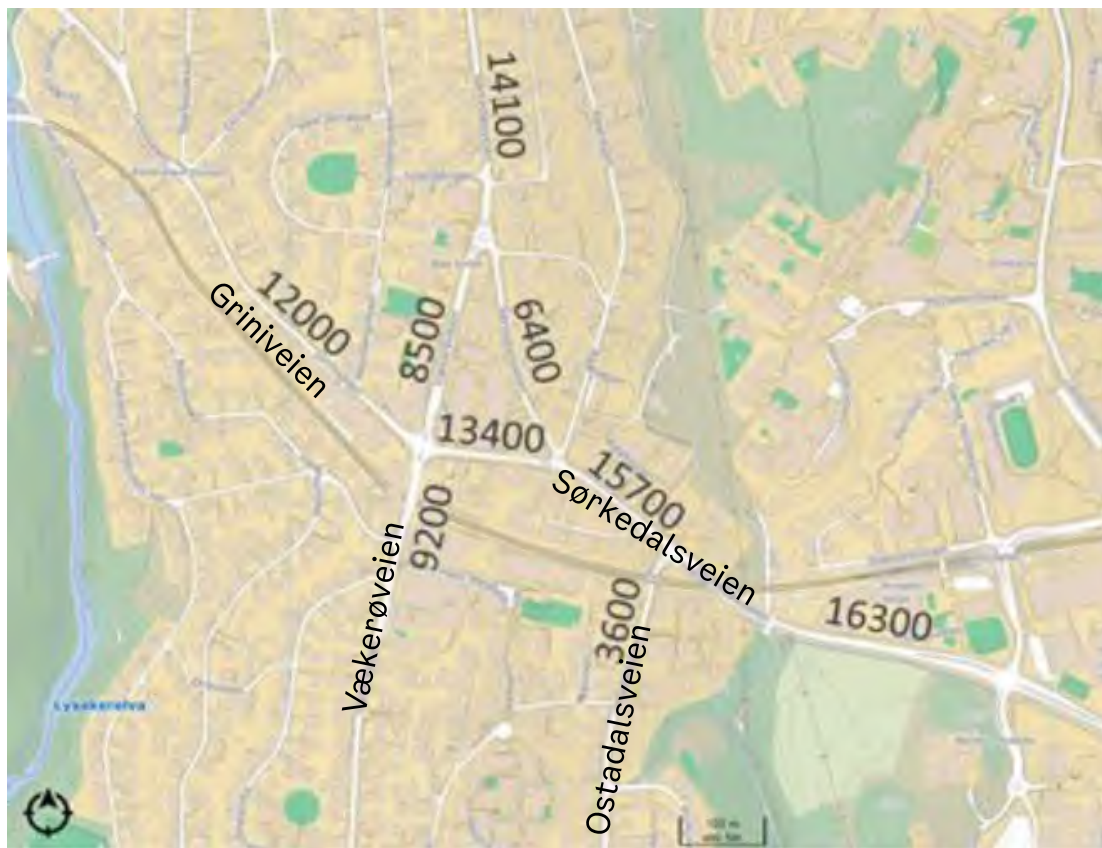
3D modellbilder



3D modellbilder



Trafikk – alternativ 6 vs dagens situasjon

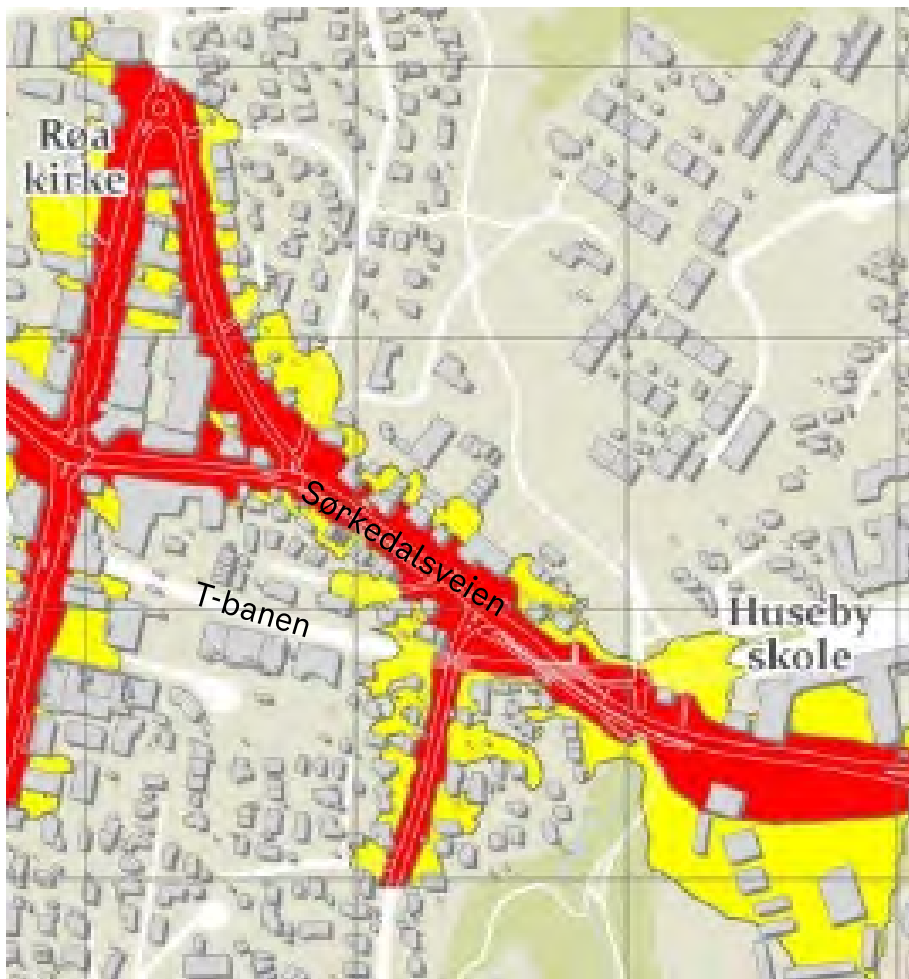


Dagens situasjon

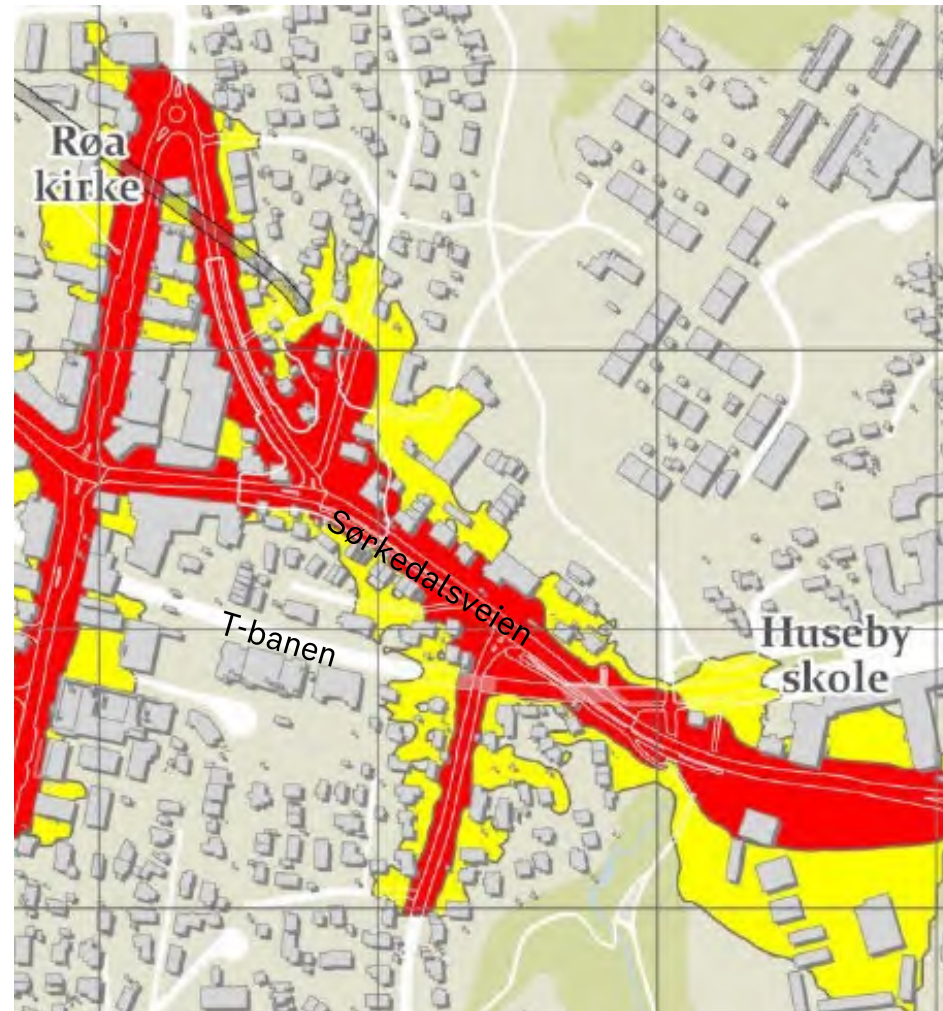


Alternativ 6

Støy – alternativ 6 vs dagens situasjon



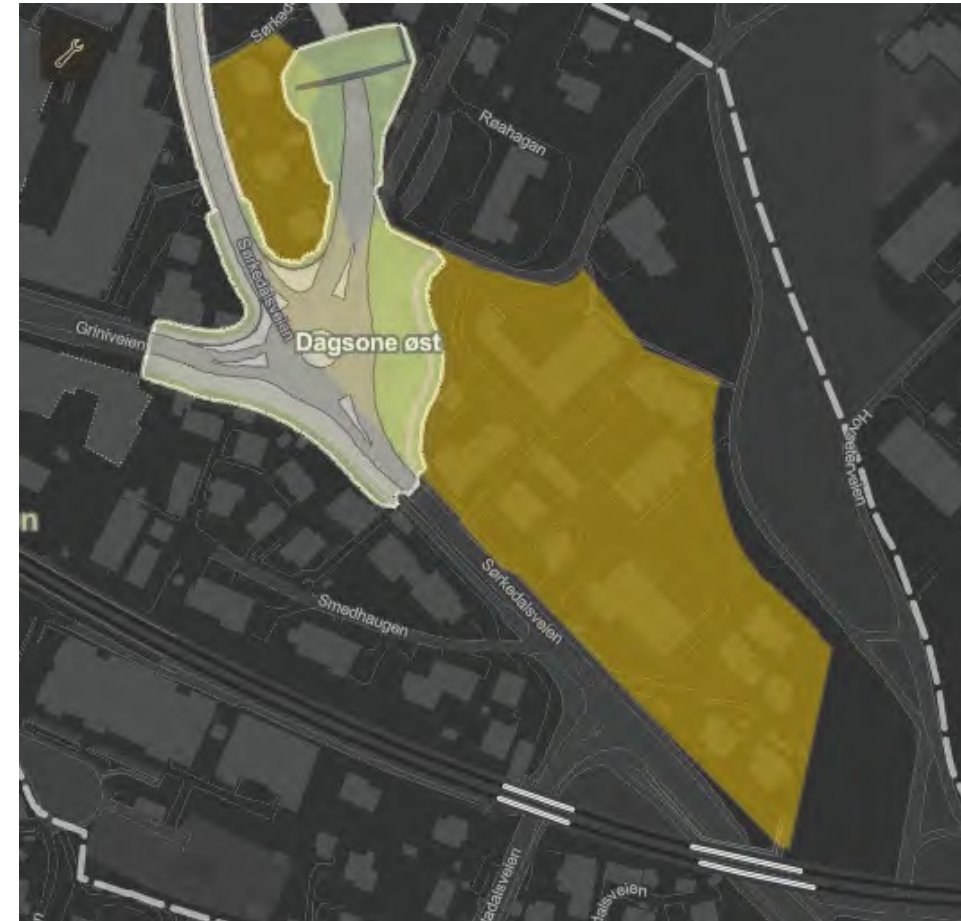
Dagens situasjon



Alternativ 6

Alternativ 6 – Konflikt med foreslått utviklingsområde

- ❖ Kryssområdet i alternativ 6 berører vestre deler av foreslått utviklingsområde U3 i ny kommuneplan



Alternativ 6

viktigste fordeler og ulemper - oppsummert

- ▶ Dette er påhugget brukt for kort tunnel tidligere – dvs. samlet sett en mellomlang tunnel
- ▶ Berører 6 boligbygg med til sammen 17 boenheter i øst
- ▶ Gir en liten reduksjon i støysonereareal, men også en liten økning i antall boenheter i støysonene.
- ▶ Rundkjøring gir fleksibilitet mht. trafikale forhold. Trafikk i tunnel estimert til ca. 8 100 (ÅDT) – det alternativet som gir mest trafikk i tunnelen
- ▶ Ingen inngrep i viktige naturområder
- ▶ Berører deler av planlagt utviklingsområde nord for Sørkedalsveien
- ▶ Barriere for viktig gangakse fra Røahagan, og medfører at biltrafikken i Røahagan må ledes via Lilleveien
- ▶ Kostnadmessig det rimeligste alternativet

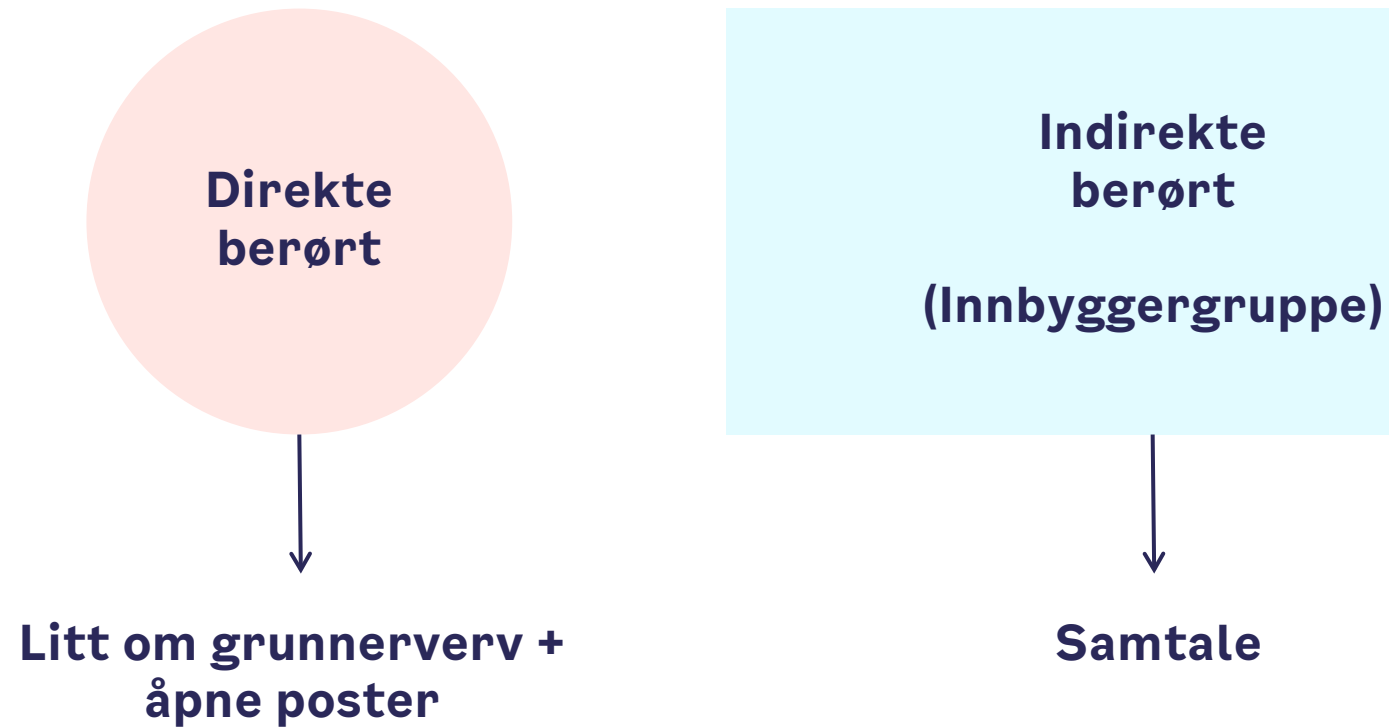


Kommende grunnundersøkelser

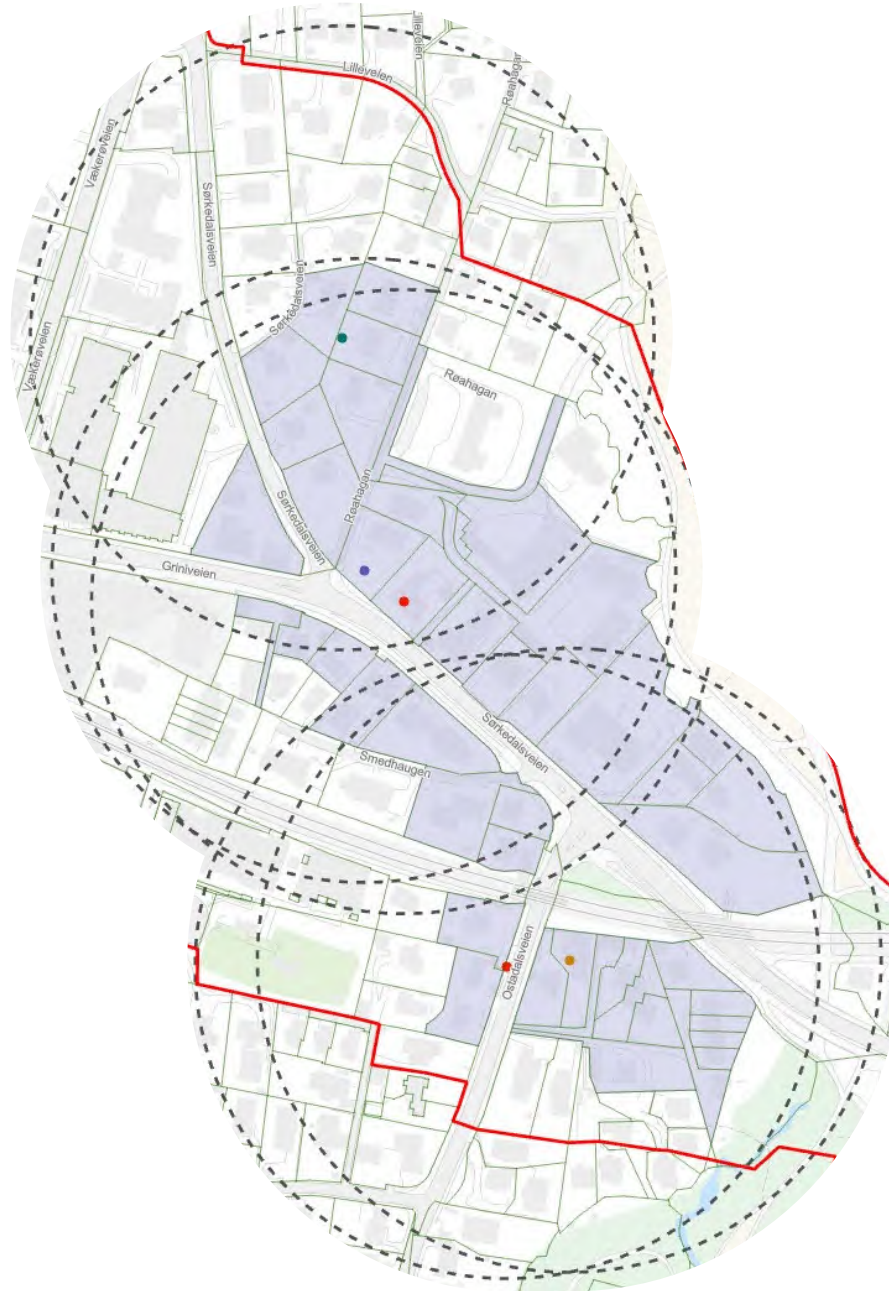
Når og hva?



Etter pause deler vi oss i to grupper

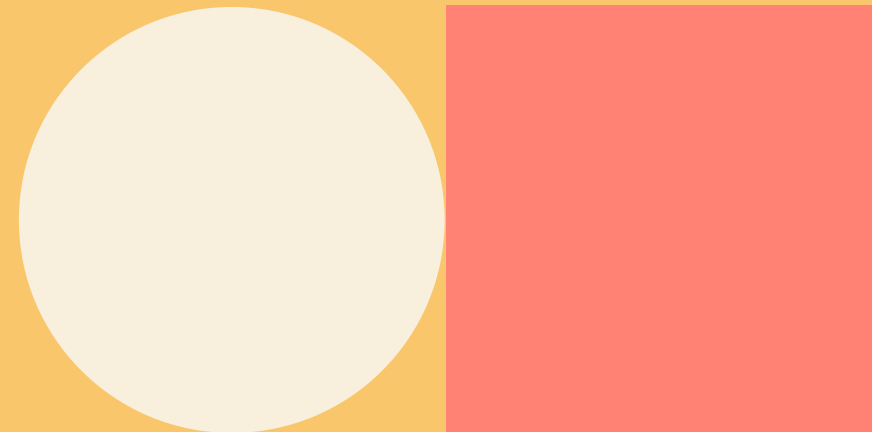


Berørte i øst



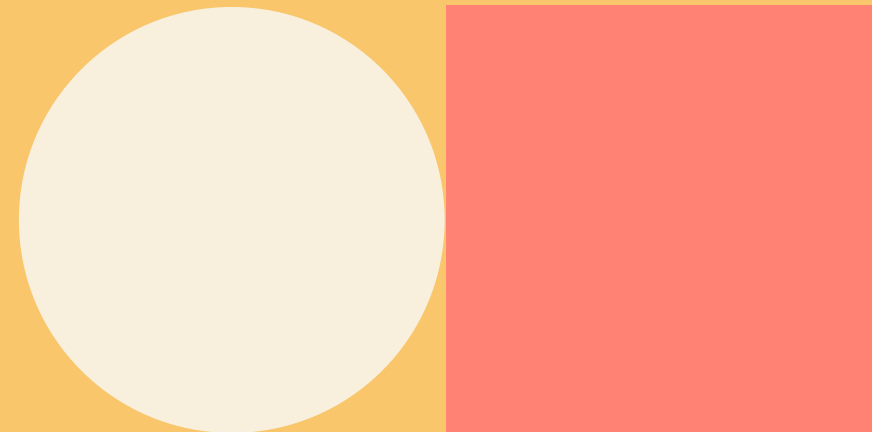
Spørsmål?

Tiden frem til kl. 19:25



Pause

Vær på plass i riktig rom **19:35**



Informasjon om grunnnerverv

Hvordan skjer det?



Grunnerverv i Oslo kommune

- ▶ Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) har fullmakt til å kjøpe, selge og erverve grunn på vegne av Oslo kommune
- ▶ Grunnerverv er når kommunen kjøper hele eller deler av privat eiendom for å etablere offentlig tiltak. Dette kan være:
 - **vei, fortau, sykkelvei**
 - vannledning
 - t-bane
 - skole, sykehjem og andre offentlige bygninger
 - offentlige friområder, parker, torg
 - andre kommunale formål
- ▶ EBY behandler mange grunnervervssaker. I de fleste saker oppnås minnelige avtaler
- ▶ Få saker ender med ekspropriasjon og fastsettelse av vederlag ved rettslig skjønn



Når starter et grunnervervsoppdrag?

- ▶ Reguleringsplan endrer ikke eierforholdet.
- ▶ Det er først når det er politisk besluttet at kommunen skal erverve areal at EBY får et grunnervervsoppdrag.
- ▶ EBY utfører grunnerverv på bestilling fra andre kommunale etater og foretak:
 - **Bymiljøetaten**
 - Boligbygg Oslo KF
 - Oslobygg KF
 - Fornebubanen
 - Vann- og avløpsetaten
 - Ekspropriasjon på vegne av private utbyggere som har fått rekkefølgekrav eller veipålegg

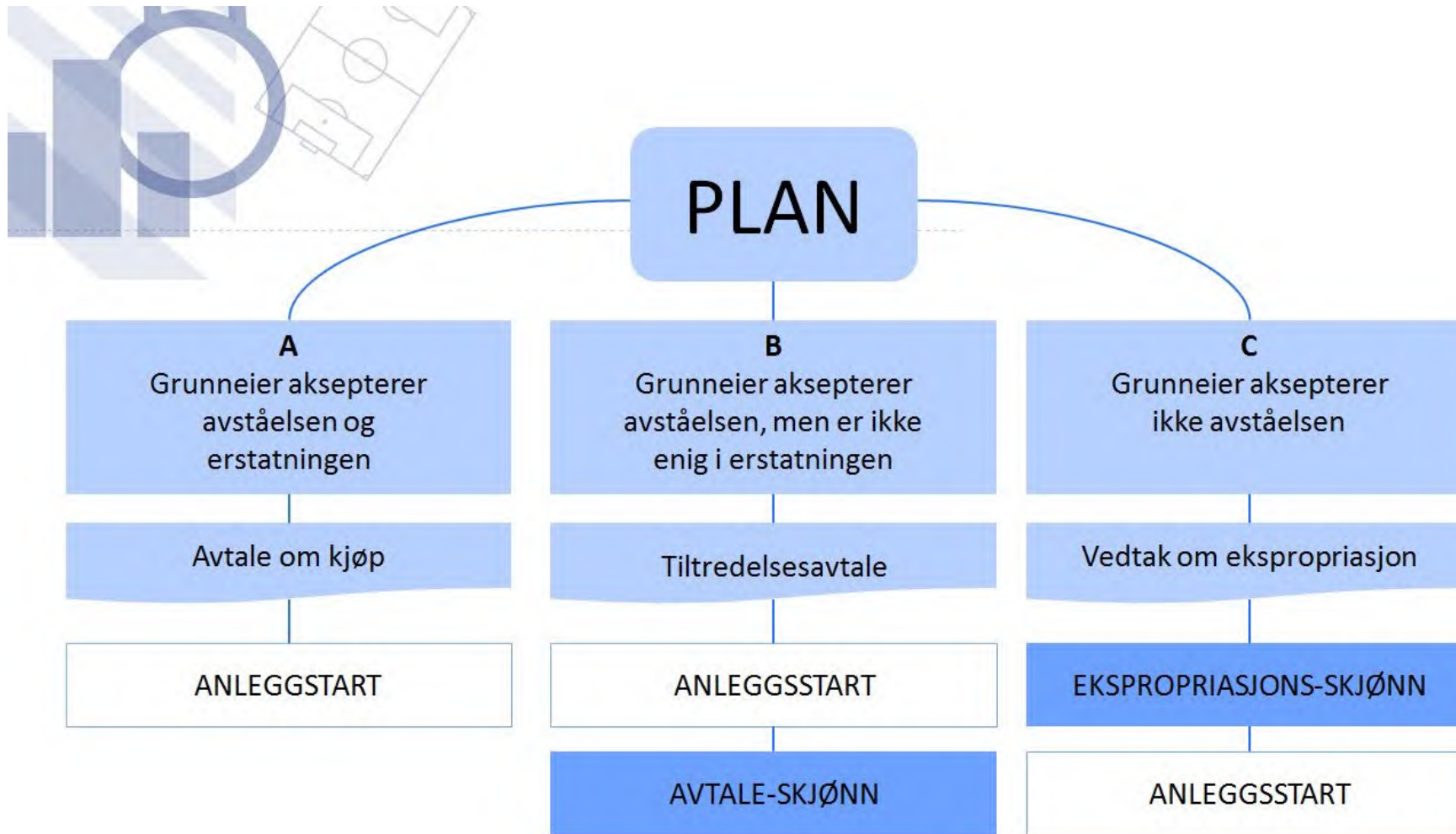


Hva kan erverves?

- ▶ Reguleringsplaner danner grunnlag for arealutnyttelsen i kommunen. Denne antas utlagt til offentlig ettersyn i 2028, og politisk behandling 2029.
- ▶ EBY kan utføre grunnerverv for å skaffe areal til de ulike formålene som følger av en reguleringsplan.
- ▶ Reguleringsplaner gir:
 - kommunen adgang til ekspropriasjon
 - grunneier
 - mulighet til å utnytte eiendommen i samsvar med reguleringsplanen
 - rett til å i noen tilfelle kreve at kommunen kjøper ubebygd eiendom



Gjennomføring av grunnerverv



Hvordan beregnes erstatningen?

- ▶ Grunneier har rett på erstatning for avståelse av eiendom. Dette følger av Grunnloven og vederlagsloven
- ▶ Utgangspunktet er at grunneier skal få dekket sitt økonomiske tap som følge av avståelsen
- ▶ Erstatningen beregnes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper og prinsippet om likebehandling
- ▶ Når det eksproprieres til offentlige anlegg (som vei), skal det sees bort fra planen det eksproprieres etter
- ▶ Som hovedregel fastsettes erstatningen til det høyeste av salgsverdien eller bruksverdien for det areal som avstås
- ▶ Oslo kommune gir ikke erstatning for ulovlige tiltak



Når foretas beregningen av hva som er riktig erstatning?

- ▶ Den konkrete vurderingen av hva EBY mener er riktig erstatning for avståelse av areal foretas først når EBY har et aktiv grunnervervsoppdrag.
- ▶ Hvorfor?
 - Planen må være endelig vedtatt, da det kan skje endringer i politiske prosesser og ved klagebehandling
 - Det må skje en faktisk avståelse av eiendom eller rettighet
 - Det må foretas en konkret helhetsvurdering av hva som er påregnelig både ut fra reguleringen, men også forholdet ved eiendommer (kvikkleie, ras, naturfare med mer)
 - Tidkrevende prosess som involverer flere



Noen spørsmål og svar fra 10. og 15. juni

Vi bor i tunnelsone og vil pusse opp. 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 gjenanskaffelsesverdi, og grunneier har krav på den verdien som gir høyest erstatning, jf. vederlagslova §§ 4–7



Noen spørsmål og svar fra 10. og 15. juni

Følger Oslo kommune ekspropriasjonerstatningsloven?

Full erstatning for det økonomiske tapet. Salgs eller gjenkjøpsverdien, avhengig av hva som gir høyest sum?

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

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.



Noen spørsmål og svar fra 10. og 15. juni

Ønsker mer informasjon om forskjell 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 verdivurdering) 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.



Noen spørsmål og svar fra 10. og 15. juni

Hvordan vurderes erstatning av energibrønn under tomt (200 m dybde) som blir berørt av tunnelen og byggingen av denne?

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 energibrønnen. Grunneier har samtidig en tilpasningsplikt, som gjør at grunneier må bidra til å begrense tapet så langt det lar seg gjøre.



Noen spørsmål og svar fra 10. og 15. juni

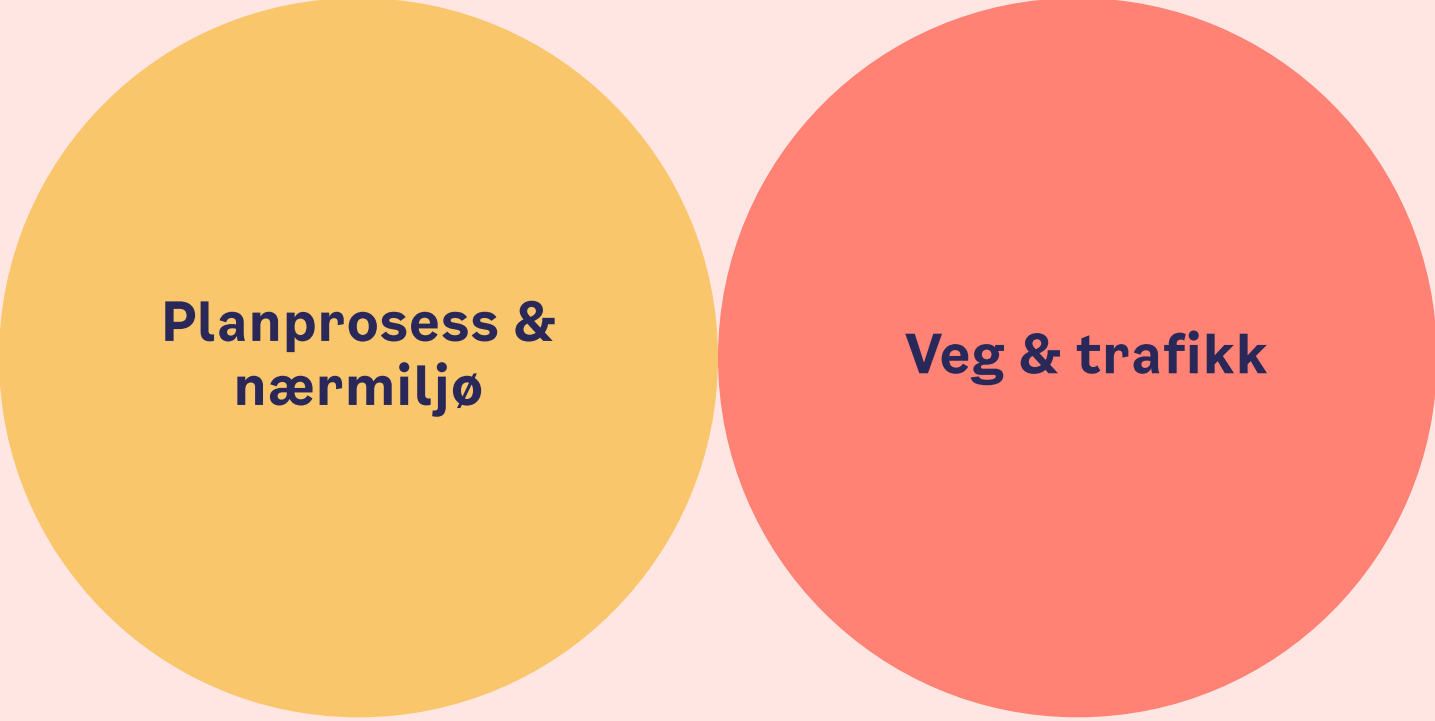
Kan grunnerverv gjennomføres uten at hele prosjektet er finansiert?

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.



Snakk med oss og gi innspill



**Planprosess &
nærmiljø**

Veg & trafikk