Sist oppdatert: September 2026

Forprosjekt og detaljregulering Røatunnel

Dette er et dokument som skriftlig oppsummerer spørsmål og svar som har kommet inn gjennom informasjonsmøtene som har blitt arrangert for innbyggerne på Røa i forbindelse med forprosjektet og detaljregulering for Røatunnel.

Ettersom prosjektet utvikler seg fortløpende, er alle spørsmål markert med dato. Gjentakende spørsmål er samlet opp og besvart én gang.

Det har også kommet inn en rekke innspill om løsninger, forslag og påstander. Disse svares ikke ut i dette dokumentet, men dokumenteres og vurderes som del av løsningsutviklingen og prosjekteringen.

Dersom du ikke finner svar på ditt spørsmål, kan du sende en e-post til postmottak@oslo.kommune.bym.no eller ta kontakt med oss i neste møte.

Dokumentet er delt inn i 7 deler med ulike temaer

Del 1: Spørsmål og svar knyttet til grunnerverv

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 knyttet til utredninger av konsekvenser av planforslaget

Del 7: Spørsmål og svar knyttet til trafikk

Spørsmål og svar

Del 1: Spørsmål og svar knyttet til grunnerverv

Dato: 10. og 15. juni

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 gjenervervsverdi, og grunneier har krav på den verdien som gir høyest erstatning, jf. vederlagslova §§ 4–7.

Dato: 10. og 15. juni

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 gjenervervsverdi) som gir høyest verdi (jf. vederlagslova §§ 4-7).

Dato: 10. og 15. juni

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

Dato: 10. og 15. juni

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

Ved ekspropriasjon har grunneier rett til det som gir høyest erstatning av salgsverdi og bruksverdi. Dersom verken salgsverdi eller bruksverdi er tilstrekkelig for å sikre at grunneier får dekket sitt økonomiske tap, kan grunneier ha rett til gjenerverv. Gjenerverv er derfor i realiteten en unntaksregel, som kun kommer til anvendelse dersom vilkårene for dette er oppfylt. Blant annet i de tilfeller der det er nødvendig å gjenerverve en eiendom med tilsvarende funksjoner og kvalitet som den eksproprierte for å holde grunneier "skadeslaus".

Vurderingen av hvorvidt salgsverdi, bruksverdi eller gjenervervsverdi vil gi en tilstrekkelig erstatning til å dekke grunneiers økonomiske tap, må EBY konkret vurdere i hvert enkelt tilfelle. Dersom vilkårene for gjenerverv er oppfylt, vil EBY ifm. grunnervervet se hen til gjeldende rettspraksis for å vurdere det geografiske reetableringsområdet som eiendomsverdien skal beregnes ut ifra. Gjeldende rettspraksis legger til grunn et geografisk område som normalt strekker seg om lag 10 kilometer fra boligen som erverves. Avgrensningen er ikke begrenset til samme nærmiljø, skolekrets eller kommune. Radiusen er et veiledende utgangspunkt, og det må gjøres en konkret vurdering av reetableringsområdet i hver enkelt sak.

Vurderingene av hvorvidt en grunneier oppfyller vilkårene for gjenervervsverdi og avgrensingen av reetableringsområdet, vil EBY først kunne gjøre dersom ny reguleringsplan blir vedtatt og EBY har mottatt et oppdrag om å erverve en eiendom.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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 eller eksproprieres. Tilsvarende gjelder grunneiers rett til å kreve innløsning ved reguleringsplan, jf. Plan- og bygningslovens § 15-2. Det gis ingen økonomisk kompensasjon utover at bolig kjøpes ut/eksproprieres dersom tiltaket krever dette.

Usikkerhet som følge av pågående planarbeid gir ikke rett til å kreve at kommunen kjøper boligen (tidlig innløsning) eller erstatning for redusert salgsverdi. Dette er et generelt prinsipp som gjelder ved all arealplanlegging, for eksempel ved regulering av ny bebyggelse på nabotomt og lignende.

Grunneier kan selge boligen sin når som helst. Dersom boligen selges til en pris påvirket av planusikkerheten, må selgeren normalt bære dette tapet. Kjøper overtar eiendommen og retten til en eventuell senere grunnervervserstatning. Merk at selger har opplysningsplikt om pågående planarbeid.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

1.12 Hvem betaler for takstmann?

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

Dato: 10. og 15. juni

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.

Det vises ellers til svar i spørsmål 1.8.

Dato: 10. og 15. juni

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 gjenervervserstatning 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.

Dato: 24. juni

1.15 Hvilke brønner og installasjoner i grunnen kan bli påvirket av tunnelen? Er det kun brønner og installasjoner som ligger rett over selve tunnelløpet som kan bli berørt?

Ved bygging av tunnel er det behov for å tette tunnelen, slik at man ikke senker grunnvannsnivået i området over/rundt tunnelen. Injisering av sementbasert tettemasse gjøres derfor rutinemessig. Denne injeksjonsmassen pumpes inn i sprekker i fjellet, hvor den etter hvert herder, slik at de vannførende sprekkene tettes. Dette medfører at også brønner et stykke ut fra tunnelen kan bli berørt. Hvor stor denne sonen ut fra tunnelen er, avhenger av bergkvalitet og sprekkemønster. De nærmeste ca. 50 meter vil være særlig utsatt.

Dato: 19. august

1.16 Hvordan fungerer erstatningsutmålingen dersom vi mister vår private parkeringsplass, men boligen består?

Ved tap av en lovlig etablert parkeringsplass på eiendommen, har grunneier krav på å få dekket sitt økonomiske tap som følge av avståelsen. Dersom det er mulig å etablere en ny parkeringsplass et annet sted på eiendommen, kan erstatningen bestå i at kommunen enten reetablerer eller dekker kostnadene til dette ved utbetaling av et vederlag.

Grunneier har samtidig en tilpasningsplikt, som gjør at grunneier må bidra til å begrense tapet så langt det er rimelig mulig.

Dersom det ikke er mulig å reetablere parkeringsplassen, fastsettes erstatningen på grunnlag av verdireduksjonen som følger av tapet. Dette beregnes etter differanseprinspippet, det vil si forskjellen mellom eiendommens verdi før ekspropriasjon (med parkeringsplass) og etter ekspropriasjon (uten parkeringsplass). Det vises for øvrig til punktene 1.17 og 1.18.

Dato: 19. august

1.17 Hvordan gis det kompensasjon dersom adkomsten til garasjen fjernes, selv om selve garasjen blir stående?

Hvilke prinsipper og prosesser som blir gjeldende i en slik situasjon, avhenger av årsaken til at adkomsten til garasjen stenges. Det er en forutsetning at garasjen og adkomsten er lovlig etablert, for at et eventuelt funksjonstap kan gi grunnlag for erstatning. I tillegg vil funksjonstapet avhenge av om garasjebygget benyttes som garasje til kjøretøy, og dermed er avhengig av adkomsten for å opprettholde denne bruken.

Prosjektet vil gjøre rede for eventuelle tilfeller der adkomsten stenges som en følge av et vedtak om flytting eller endring av avkjørsler fra offentlig vei (erstatningskrav skal da vurderes etter veglova).

Dersom adkomsten stenges som en direkte konsekvens av erverv fra eiendommen, skal tapet erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper. Grunneier har da krav på å få dekket sitt økonomiske tap som følge av at garasjefunksjonen går tapt. Dette kan innebære at kommunen dekker kostnadene til reetablering av en tilsvarende garasje dersom garasjefunksjonen kan reetableres et annet sted på eiendommen. Det vil også gjøres fradrag for eventuell standardheving ved oppføring av ny garasje. Grunneier har samtidig en tilpasningsplikt, som gjør at grunneier må bidra til å begrense tapet så langt det er rimelig mulig.

Dersom garasjefunksjonen ikke kan reetableres, og garasjen dermed reelt sett blir ubrukelig, vurderes erstatningen på samme måte som hvis garasjen forsvinner. Erstatningen fastsettes normalt etter differanseprinsippet. Det vil si forskjellen mellom eiendommens verdi med og uten en garasjefunksjon.

Dato: 19. august

1.18 Foreløpige tegninger viser at parkeringsplassen vår kan forsvinne. Vil prosjektet sikre alternativ løsning for parkering? Vi trenger et sted å parkere.

Plan- og bygningslovens § 29-11 fastsetter at det *ikke kan gis tillatelse til tiltak som medfører at krav til atkomst og parkering fastsatt i byggetillatelse på annen eiendom ikke lenger oppfylles.*

Dette betyr at dersom det i reguleringsplan eller byggesak for en bolig er satt krav til opparbeiding av et visst antall parkeringsplasser, så kan ikke kommunen uten videre omregulere eller fjerne disse.

Dette vil kunne innebære at Plan- og bygningsetaten ikke kan gi tillatelse (i byggesak) til opparbeidelse av eksempelvis fortau, sykkelvei eller kollektivtiltak, dersom dette medfører at kravene til parkering på annen eiendommene ikke lenger er mulig å oppfylle. Dermed kan det bli behov for at enkelte berørte eiendommer inkluderes i planforslaget og omreguleres med nye krav til parkering, tilpasset ny situasjon.

Dato: 19. august

1.19 Hvordan gis det kompensasjon dersom én av to adkomster til boligen fjernes?

Hvilke prinsipper og prosesser som blir gjeldende i en slik situasjon, avhenger av årsaken til at adkomsten stenges. Det er en forutsetning at adkomsten er lovlig etablert, for at et eventuelt tap kan gi grunnlag for erstatning

Prosjektet vil gjøre rede for eventuelle tilfeller der adkomsten stenges som en følge av et vedtak om flytting eller endring av avkjørsler fra offentlig vei (erstatningskrav skal da vurderes etter veglova).

Stenges adkomsten som en direkte konsekvens av erverv fra eiendommen, skal tapet erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper. Erstatningen fastsettes normalt etter differanseprinsippet. Det vil si forskjellen mellom eiendommens verdi før og etter ekspropriasjonen. Ved erstatningsutmålingen kan det blant annet legges vekt på hvilken betydning den bortfalte adkomsten har for eiendommens bruk og verdi.

Dato: 19. august

1.20 Hvilke rettigheter har grunneiere som ikke får huset sitt innløst, men som kan få redusert bokvalitet som følge av å bo tett på ny vei eller tunnelpåhugg?

Grunneiere som ikke berøres av grunnerverv har ingen automatisk rett til innløsning selv om de kan oppleve ulemper som følge av tiltaket. En reguleringsplan og det verdifallet den kan medføre på nabotomt gir som hovedregel heller ikke rett til erstatning. Erstatning er dermed kun aktuelt dersom de naborettslige tålegrensene etter naboloven overskrides og det foreligger et dokumenterbart økonomisk tap. Dette vil i så fall kreve en rettslig avklaring. Når retten vurderer den naborettslige tålegrensen legges det vekt på om ulempene er urimelige eller unødvendige.

Del 2: Spørsmål og svar knyttet til prosjektets planprosess

Dato: 10. og 15. juni

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 forløpende, 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.

Dato: 10. og 15. juni

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).

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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 gjennomgås, 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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

2.6 Hvorfor er det så stramme tidsfrister i prosjektet?

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.

Dato: 10. og 15. juni

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 forløpende 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 varslingssystem.

Dato: 10. og 15. juni

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 meter fra tunnelmunningen.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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/ervervet 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.

Dato: 19. august

2.11 Hvordan gis det ut beskjed om grunneiers status som indirekte eller direkte berørt endrer seg?

Alle direkte berørte grunneiere har blitt invitert til informasjonsmøter arrangert av Oslo kommune. Dersom en grunneier går fra å være indirekte berørt til direkte berørt vil vedkommende motta skriftlig informasjon om dette og bli invitert neste møte for de grunneierne som er direkte berørt.

Dato: 19. august

2.12 Det legges opp til utvikling og fortetting langs Sørkedalsveien. Er det noen rekkefølgekrav eller bestemmelser knyttet til tunnel i den forbindelse?

Det er ingen forbindelse mellom bestemmelser/krav i forslaget til ny kommuneplan og Røatunnelen. Det er flere byutviklingsområder på Røa som i ulik grad kan berøres, og som kan påvirke videre utvikling av områder på Røa.

Dato: 19. august

2.13 Vil en vedtatt reguleringsplan automatisk bety at prosjektet skal bygges/realiseres?

Nei, en vedtatt reguleringsplan betyr ikke nødvendigvis at prosjektet har sikret finansiering til utbygging. Finansiering kan vedtas samtidig som reguleringsplanen vedtas, men det kan også vedtas på et senere tidspunkt.

Dato: 19. august

2.14 Hvorfor vurderes KVA fra 2021 som uaktuell, og hvem har tatt den politiske beslutningen? Kan klassifiseringen av naturverdier revurderes ut fra lokale forhold i nordre del av Mærradalen?

Bestillingen til Bymiljøetaten om å se på andre alternativer for østre påhugg har kommet fra byrådet via byrådsavdeling for miljø og samferdsel.

Det skal normalt mye til for at klassifiseringen av naturverdier endres. Da må det ha skjedd en endring i verdikriteriene (metoden) eller fysiske endringer som har påvirket naturverdiene. I dette tilfellet foreligger det nokså ny kartlegging med oppdatert metode fra Miljødirektoratet for deler av området, noe som gjør det lite sannsynlig med endringer som skyldes metode. Området vil bli kartlagt på nytt i forbindelse med konsekvensutredningen, og eventuelle fysiske endringer som har skjedd vil bli fanget opp her.

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

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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 og vest.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

3.8 Vil det fortsatt være mulig å kjøre øst–vest gjennom Røakrysset, 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 Røakrysset. Dette vil sees på i prosjekt for vei i dagen på Røa som ikke er startet enda.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

3.14 Hvordan kan vestre tunnelløsning 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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 19. august

3.18 Har dere oversikt over lengden ned til fjell for de ulike alternativene i øst, basert på de gjennomførte grunnundersøkelsene?

Foreløpige vurderinger tilsier at alle alternativene i øst har tilfredsstillende fjelloverdekning vest for angitt bergpåhugg. Det eneste unntaket er området ved Ekraveien i vest, hvor det undersøkes behov for byggegrop.

Dato: 19. august

3.19 I forbindelse med alternativ 6 må Lilleveien oppgraderes. Dette er en svingete og bratt vei som brukes både som skolevei og rute til flere barnehager. Hvilke oppgraderinger er det snakk om?

Det må som et minimum etableres fortau, men det er foreløpig ikke gjort detaljerte vurderinger av hvordan Lilleveien skal utbedres eller hvilke tiltak dette inkluderer. Dette vil bli en del av forprosjektet dersom alternativ 6 skal utredes videre.

Dato: 24. juni

3.20 Er det mulig å søke om fravik for ny rundkjøring for å redusere antall hus som må innløses? Kan rundkjøringen for eksempel bygges mindre, slik det er gitt tillatelse til for rundkjøringer i Bærum?

Ja, i forprosjektet gjøres det vurderinger av hva som er optimal størrelse for rundkjøring. Det kan være aktuelt å søke fravik fra kravet om 40 m diameter for rundkjøring på hovedvei.

Dato: 24. juni

3.21 Er det mulig å etablere lokk over tunnelpåhugget eller vurderes det andre skjermingsløsninger?

I alle alternativer er det lagt inn en betongtunnel som forlengelse av fjelltunnelen. Lengden på betongtunnelen varierer, men den er generelt sett planlagt så lang som terreng og avstand til kryss tillater. Ytterligere forlengelse av lokk er lite sannsynlig. Det er ikke uvanlig å etablere støyskjermer langs veien ut fra tunnelmunningen.

Del 4: Spørsmål og svar knyttet til kostnader

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 19. august

4.4 Vil det være mulig å holde seg innenfor kostnadsrammen til prosjektet?

Dette er ikke mulig å svare på før forprosjektet er ferdig. Foreløpig er det bevilget penger gjennom Oslopakke 3, finansiert av bompenger. Bystyret står fritt til å legge til ytterligere finansiering til det opprinnelige beløpet. Den reelle kostnadsrammen er ikke vedtatt, det er kun vedtatt hvor mye bompenger vi kan bruke på prosjektet gjennom Oslopakke 3.

Del 5: Spørsmål og svar knyttet til byggefasen

Dato: 10. og 15. juni

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

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 19. august

5.5 Det er mange som vil ende opp med å bo rett ved siden av en byggeplass og anleggstrafikk i mange år, men som ikke er direkte berørt i form av arealinngrep. Blir denne gruppen hensyntatt og hørt i planprosessen?

Når politikerne skal behandle planforslaget vil alle uttalelsene som har kommet inn i plansaken være dokumentert og vedlagt saken. Dette betyr at innspill fra denne gruppen også vil inngå i beslutningsgrunnlaget. I tillegg vil indirekte berørte involveres i planprosessen på andre møter, blant annet i form av innbyggergrupper.

Anleggsarbeider vil foregå i henhold til gjeldende krav og regelverk for å redusere ulemper for naboer. I forprosjektet vil avbøtende tiltak for støy og støv for anleggsfasen vurderes på et overordnet nivå. Detaljerte vurderinger og planlegging gjøres i byggeplanfasen nærmere en eventuell byggestart. Det er imidlertid ikke til å unngå at anleggsgjennomføringen vil medføre ulemper for de som bor i nærheten til tiltaket.

Dato: 19. august

5.6 Hvordan ivaretas kryssing for gående og syklende i Ostadalsveien, særlig i anleggsfasen? Kryssingen allerede i dag utfordrende for barn.

Dette er for tidlig å si noe om og avhenger både av alternativ som velges og hvordan utformingen av alternativet blir. På generelt grunnlag er det stort fokus på at prosjektet skal sikre trygge løsninger for skolevei, både for ny løsning og i anleggsfasen.

Dato: 19. august

5.7 Hvordan vurderes økt støy for Huseby skole, Hovseter ungdomsskole og Persbråten videregående skole, blant annet i skolegårdene?

Det vil som en del av konsekvensutredningen gjøres støyberegninger for både dagens situasjon og ny løsning, altså situasjonen etter at en tunnel er etablert. Skoler regnes som såkalt støyfølsom bruk i henhold til gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. En vesentlig økning i støynivå vil utløse behov for tiltak (som for eksempel støyskjerming) i tråd med retningslinjens bestemmelser.

Spørsmål kommet inn i spørreundersøkelse

5.8 Hvordan vil fremkommeligheten for bil påvirkes i anleggsfasen?

Det er for tidlig å si hvordan fremkommeligheten påvirkes i anleggsfasen. Det er foreløpig ikke lagt detaljerte planer for ulike faser av anlegget. Dette vil vi først kunne si noe mer om når forprosjekt og regulering nærmer seg ferdigstilling.

Del 6: Spørsmål og svar knyttet til utredninger av konsekvenser av planforslaget

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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 konseptvalganbefaling (2021).

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 24. juni

6.4 Vil bokvaliteten bli utredet for eiendommer som ligger nær tunnelpåhugg, men som ikke må innløses? Selv om kommunen ikke har behov for arealet, bør det vurderes om eiendommene og bokvaliteten forringes så mye at boligene ikke lenger er beboelige.

Konsekvensutredningene gjøres med gjeldende metodikk fra Miljødirektoratet (veileder M-1941) og Statens vegvesen (Håndbok V712 Konsekvensanalyser). Metodene her har ikke fokus på

enkeltboliger, men legger til grunn inndeling i *delområder*. Konsekvensene beskrives med andre ord ikke for den enkelte bolig. For støy og luftforurensning gjøres det beregninger med kart som viser nivåer. Regelverket for støy og luftforurensing stiller krav til at det skal gjennomføres avbøtende tiltak dersom ny vei medfører nivåer over anbefalte grenseverdier. I noen tilfeller vil slike tiltak være så krevende og kostbare at innløsning av boliger blir vurdert som et alternativ.

Del 7: Spørsmål og svar knyttet til trafikk

Dato: 10. og 15. juni

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

Det er utført nye tellinger i juni 2026 som er publisert på prosjektets nettside. Disse analyseres og legges inn i flere programvarer for videre trafikkanalyser og vurderinger. Les mer om de oppdaterte tallene på Slik Bygger vi Oslo under overskriften *Trafikale beregninger og utredninger*.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

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.

Dato: 10. og 15. juni

7.4 Alternativene vil påvirke skoleveien for mange barn som krysser ved Ostadals- 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 trafikksikkerhet.

Dato: 10. og 15. juni

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, som er benyttet i tilleggsutredningen, 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.

Dato: 10. og 15. juni

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

Det er gjort foreløpige trafikkberegninger av dette i tilleggsutredning for østre påhugg. Av ca. 11.000 kjøretøyer per døgn ved Grini bru er det i tilleggsutredningen foreløpig beregnet at mellom 6.500 og 8.100 vil velge tunnelen, avhengig av hvilket alternativ som velges i øst.

Dato: 10. og 15. juni

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 trafikksikkerhet.

Dato: 10. og 15. juni

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

Ja, begge disse forholdene ivaretas.

Dato: 10. og 15. juni

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. Dette medfører at avviklingen trolig også blir vesentlig bedre i nord-sør-retning (Vækerøveien), foreløpige trafikkberegninger tyder på dette.

Dato: 10. og 15. juni

7.10 E18 Lysaker–Ramstadsletta og Gjønnes¬tunnelen 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.

Dato: 10. og 15. juni

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. Trafikkmengden nord-sør vil ikke påvirkes.

Dato: 19. august

7.12 Hvordan vil planlagt utbygging på Fossum, med om lag 2 000 nye boliger, påvirke trafikken i området vest for Røa og vurderingen av tunnelalternativene?

Utbygging på Fossum vil kunne medføre en trafikkøkning i området, inkludert trafikk mot Oslo langs Griniveien. Detaljreguleringen for de første 500 boligene har nylig blitt satt i gang, og denne reguleringsprosessen vil gi oss en del svar på hva som kan forventes i første fase av utbyggingen.

Den faktiske trafikkveksten vil avhenge av flere forhold, som parkeringsdekning, kollektivtilbud, framtidige bompengesatser med videre.

Dato: 19. august

7.13 Hvorfor er Vækerøveien utelukket som del av løsningene? Er det gjennomført trafikktellinger her, særlig med tanke på mange reisende til og fra Bærum?

Tunnel i Vækerøveien er utredet i tidligere KVU-prosess. På bakgrunn av de utredningene som er gjennomført er det tunnel øst-vest som er politisk besluttet som konseptet det skal arbeides videre med. Det er utført trafikktellinger i Røakrysset i juni 2026, slik at oppdaterte trafikktall for Vækerøveien og svingebevegelser i krysset foreligger.

Spørsmål kommet inn i spørreundersøkelse

7.14 Erfaringsmessig fører økt kapasitet på veiene til at flere kjører bil, hvorfor skulle det bli annerledes i dette prosjektet?

En ny tunnel vil gi bedre trafikkavvikling i Røakrysset ved å tilføre ny veikapasitet som leder trafikken forbi krysset. Avviklingen blir bedre både i øst-vest-retning og nord-sør. Dette kan gjøre det mer attraktivt å kjøre bil i området, og bidra til økt trafikk samlet sett. Det er imidlertid til dels mulig å styre dette ved hjelp av tiltak som begrenser framkommelighet for bil på den delen av Griniveien som avlastes av tunnel. Det kan for eksempel være etablering av fartshumper, innsnevringer, prioriteringer i signalanlegg og lignende. Slike tiltak kan også gi bedre måloppnåelse for tunnelkonseptene ved at mer trafikk overføres til tunnel.

Videre er det andre flaskehalser på tilstøtende veinett som trolig vil begrense en eventuell trafikkøkning. Det er spesielt køproblematikk lenger øst i Sørkedalsveien. I forprosjektet vil det bli gjort oppdatering av trafikkgrunnlag, med oppdaterte trafikktellinger og oppdaterte trafikkmodellberegninger, for å analysere nærmere disse problemstillingene og redusere usikkerheten knyttet til trafikkmengden i tunnelen og i veinettet på Røa. Les mer om de siste trafikale beregningene på Slik Bygger vi Oslo under overskriften *Trafikale beregninger og utredninger*.