Multiconsult

Digital spørreundersøkelse - oppsummering

OPPDRAG	81-BYM-2022-72 - Røatunnel – Forprosjekt inkl. planprogram og reguleringsplan	DOKUMENTKODE	10272742-01-PLAN-NOT-005
EMNE	Spørreundersøkelse, oppsummeringsnotat	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Oslo kommune, Bymiljøetaten	OPPDRAGSLEDER	Gunnar Bratheim
KONTAKTPERSON	Edle Marie Stang	UTARBEIDET AV	Anja Valseth
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult Norge AS

SAMMENDRAG

Respondentene i spørreundersøkelsen viser et stort engasjement for utviklingen av Røa og for spørsmålet om en framtidig Røatunnel. Noe som er viktig å merke seg, er at svarprosenten for undersøkelsen er lav (3%). Det betyr at man ikke uten videre kan generalisere funnene til å gjelde innbyggere som helhet på Røa.

Selv om undersøkelsens svarprosent er lav, har den gitt verdifull innsikt i hvordan 760 respondenter bruker Røa i dag, hvilke utfordringer de opplever, og hvilke kvaliteter de ønsker å styrke i fremtiden.

Et flertall av respondentene er positive til etablering av tunnel og mener dette kan bidra til bedre forhold for gående og syklende, redusert gjennomgangstrafikk og et mer attraktivt lokalsenter. Samtidig er holdningene mer delte blant beboere som bor nær de planlagte tunnelinngangene. I disse områdene er det større bekymring for støy, luftkvalitet, tap av boliger og konsekvenser for nærmiljøet. Den mest fremtredende bekymringen på tvers av alle respondentgrupper er ulemper knyttet til anleggsperioden.

Når det gjelder bruk av Røa, fremstår Røa sentrum og Røakrysset som områdets tydelige tyngdepunkt. Samtidig oppfattes Røakrysset som den viktigste barrieren for ferdsel, det mest utrygge stedet for myke trafikanter og et område med utfordringer knyttet til universell utforming. Flere trekker også frem kryssene ved Griniveien/Sørkedalsveien/Røahagan og Ostadalsveien/Sørkedalsveien som problematiske. Respondentenes markeringer i kart viser også at Røa sentrum, Hovseterdalen og Mærradalen, samt områdene langs Lysakerelva, er viktige oppholds- og rekreasjonsområder.

Når respondentene beskriver sine ønsker for fremtidens Røa, går innspillene i stor grad på behovet for et mer attraktivt og sammenhengende sentrum med mindre gjennomgangstrafikk, bedre forhold for gående og syklende, flere møteplasser, mer grønt og trygge oppholdsarealer for barn og unge.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
01	16.10.2026	Andreutkast etter tilbakemeldinger fra BYM	AV	GB	GB
00	06.10.2026	Førsteutkast til gjennomlesing hos BYM	AV	JNL	GB

Innholdsfortegnelse

1 Bakgrunn 3
2 Medvirkningsaktiviteter for Røatunnelen 4
3 Nøkkelinformasjon om spørreundersøkelsen 5
3.1 Målgruppe og hensikt 5
3.2 Innhold i spørreundersøkelsen 6
4 Funn på 1-2-3 7
5 Detaljert gjennomgang av funn 9
5.1 Svarprosent 10
5.1.1 Svarprosent totalt: 3 % 10
5.1.2 Estimert svarprosent innenfor gul sone: 3 % 10
5.1.3 Estimert svarprosent innenfor østre og vestre sone: 6 % 10
5.2 Om respondentene 11
5.2.1 Kjønn, alder og hjemmeboende barn 11
5.2.2 Bosted 12
5.3 Holdninger og bekymringer til tunnelen 13
5.3.1 Holdninger til tunnelen og opplevde konsekvenser av tunnelen 13
5.3.2 Bekymringer rundt tunnelen 19
5.4 Bruk og opplevelse av Røa i dag 21
5.4.1 Respondentenes reisevaner internt på Røa 22
5.4.2 Lokasjon for jobb og skole 23
5.4.3 Bruk av Røa som helhet 23
5.4.4 Vestre tunnelinngang 34
5.4.5 Østre tunnelinnganger 39
5.5 Fremtidsønsker på Røa 45
5.6 Næringsdrivende på Røa 48
5.6.1 Om næringsaktørene 48
5.6.2 Røa som fremtidig handels- og næringspunkt 49
6 Bruk av funnene 50
7 Kilder 51
8 Vedlegg 52
8.1 Vedlegg 1 52
8.2 Vedlegg 2 53
8.3 Vedlegg 3 67
8.3.1 Hjemmeboende barn 67
8.3.2 Bekymringer rundt tunnelen 68
8.4 Vedlegg 4 69
8.4.1 Bevegelsesakser øst 69
8.4.2 Oppholdssteder øst 75
8.4.3 Mislikte steder øst 81
8.5 Vedlegg 5 84
8.5.1 Innhold i spørreundersøkelsen 84

1 Bakgrunn

Røatunnelen er et omfattende og komplekst byutviklings- og samferdselsprosjekt med lang historikk. Prosjektet har vært diskutert gjennom flere tiår og er gjenstand for betydelig lokalt engasjement. Mange innbyggere ser tunnelen som et viktig tiltak for å redusere trafikkbelastningen på Røa og forbedre forholdene i lokalmiljøet.

Samtidig er prosjektet forbundet med betydelige konsekvenser for lokalsamfunnet. Dersom tunnelen realiseres, vil enkelte beboere og institusjoner bli direkte berørt av inngrep i privat eiendom og det vil skje endringer i deres nærmiljø. For noen vil hele eiendommen måtte erverves og beboerne må flytte dersom tiltaket realiseres.

På bakgrunn av prosjektets kompleksitet og konsekvenser for ulike grupper ble det tidlig besluttet å legge opp til en utvidet medvirkningsprosess. Med dette menes en medvirkningsprosess som går utover de lovpålagte kravene til medvirkning. Målet har vært både å ivareta interessene til dem som blir sterkest berørt, og å sikre at et bredt spekter av perspektiver inngår i kunnskapsgrunnlaget for planarbeidet. Det har vært lagt særlig vekt på å inkludere grupper som ofte er mindre synlige i offentlige planprosesser, herunder barn og unge, eldre og personer med funksjonsvariasjoner.

Det er også et sentralt mål å gjennomføre en medvirkningsprosess som oppleves som åpen, transparent og forutsigbar. Utvidet medvirkning bidrar både til et bedre beslutningsgrunnlag og til økt forståelse for de ulike interessene, behovene og konsekvensene som knytter seg til prosjektet.

Som en del av denne ambisjonen om åpenhet og etterprøvbarhet publiseres det egne rapporter for hver enkelt medvirkningsaktivitet.

2 Medvirkningsaktiviteter for Røatunnelen

Oversikten under viser gjennomførte og planlagte medvirkningsaktiviteter for Røatunnelen. Disse medvirkningsaktivitetene kommer i tillegg til mulighet for å sende høringsinnspill, som er en del av den formelle planprosessen. Uthevet aktivitet viser hvilken aktivitet dette dokumentet oppsummerer. Det vil publiseres egne oppsummeringer for hver aktivitet.

Juni 2026

1. Informasjonsmøter 10. og 15. juni

2. Informasjons- og innspillsmøte for direkte og indirekte berørte grunneiere i vest 24. juni

3. Digital undersøkelse for alle beboere på Røa og omegn 9-23. juni

4. Informasjonsmøter for Røa vel

August 2026

4. Informasjons- og innspillsmøte for direkte og indirekte berørte grunneiere i øst 19. august

5. Særmøte med Vestre Akers seniorråd og råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne 25. august

September / oktober / november 2026

6. Særmøte med Vestre Akers ungdomsråd 12. oktober

7. Informasjons- og innspillsmøte for direkte og indirekte berørte grunneiere i vest 21.oktober

8. Informasjons- og innspillsmøte for direkte og indirekte berørte grunneiere i øst 20. oktober

9. Særmøte med pårørende og ansatte i Røahagan bofellesskap og Sørkedalsveien 169 bofellesskap 26. oktober

10. Klasseromsmedvirkning med 7. klasse ved Huseby barneskole 2. november

11. Særmøte med FAU-representanter og ansattrepresentanter fra nærliggende skoler og barnehager 4. november

13. Åpent plankontor 24. og 25. november

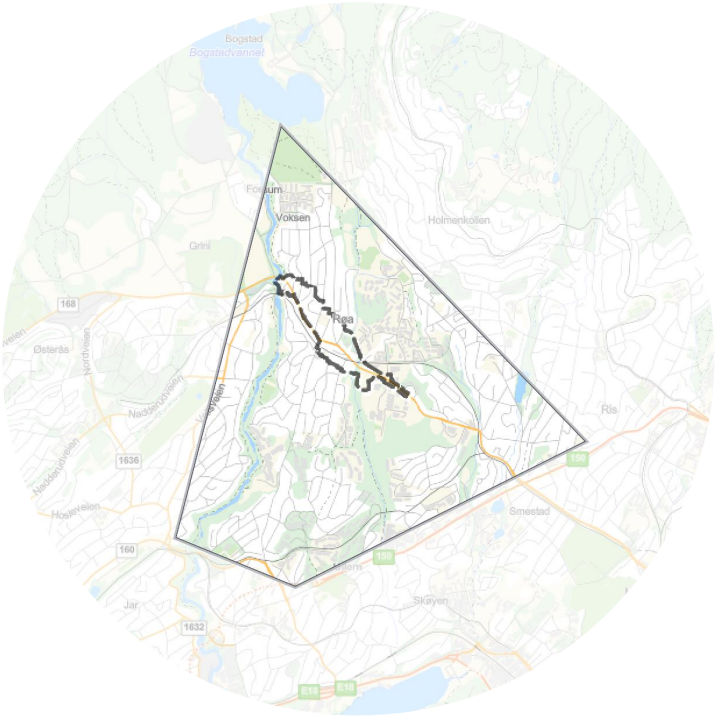
2027

Informasjons- og innspillsmøter for direkte og indirekte berørte grunneiere i vest og øst (datoer ikke fastsatt)

3 Nøkkelinformasjon om spørreundersøkelsen

3.1 Målgruppe og hensikt

Målgruppen for undersøkelsen var innbyggere og næringsdrivende i Oslo kommune over 16 år, bosatt på Røa og omegn. Omtrentlig avgrensning er vist i figur 1. Hensikten var hovedsakelig å samle innsikt om bruk og opplevelse av Røa i dag, for å skaffe et bredest mulig kunnskapsgrunnlag til den videre planleggingen av tunnelen[1]. Undersøkelsen ble også brukt for å få innsikt om fremtidsønsker for Røa, som vil være nyttig i et fremtidig prosjekt for utbedring av Røakrysset.



Figur 1: Omtrentlig avgrensning for utsendelse av undersøkelse. Grå stiplet linje viser planområdet. Multiconsult / Geodata.

Nøkkelinformasjon om undersøkelsen

Utsendelse: Undersøkelsen ble sendt ut gjennom Oslo kommunes varslingstjeneste, til 21 412 beboere over 16 år og 1 472 bedrifter med adresse innenfor et avgrenset område i Oslo kommune. Til sammen 22 884 personer mottok undersøkelsen.

Tidspunkt for undersøkelse: Undersøkelsen var aktiv mellom 9. juni og 23. juni 2026.

Verktøy for undersøkelse: Go Vocal

[1] Alle medvirkningsaktivitetene har til hensikt å bidra til et bredest mulig kunnskapsgrunnlag. Dette gjelder ikke spørreundersøkelsen alene.

3.2 Innhold i spørreundersøkelsen

Undersøkelsen omhandlet blant annet disse temaene:

Bakgrunnsvariabler

- Kjønn
- Aldersgruppe
- Boområde
- Område for jobb / skole

Reisemønster på Røa

- Sommer
- Vinter

Bevegelsesakser

- Hverdagsreiser – jobb, skole, dagsenter eller annet man gjør jevnlig
- Til skole – foreldre på vegne av barn under 16 år
- Fritidsruter for barn og unge - foreldre på vegne av barn under 16 år

Fritidsbruk

- Voksne
- Barn og unge – foreldre på vegne av barn under 16 år

Mislikte steder

- Utrygge steder på Røa
- Områder som oppleves som barrierer for ferdsel
- Områder med dårlig universell utforming

Utover disse temaene fikk deltakerne også mulighet til å svare på deres holdninger til tunnelen og antatte konsekvenser av den, fremtidsønsker for Røa samt gi tekstinnspill gjennom åpent svarfelt til slutt. Næringsdrivende fikk avslutningsvis noen spørsmål rettet kun til dem og deres næring. Se vedlegg 5 for undersøkelsen i sin helhet[2].

[2] Vedlegget er et automatisk generert dokument fra GoVocal, og mangler kartlag som viser kartavgrensningen som henvises til på enkelte av spørsmålene. Vedlegget gir imidlertid ellers et komplett bilde av innholdet i undersøkelsen.

4 Funn på 1-2-3

Svarprosent

- Svarprosenten er generelt lav, med 3 % totalt
- Blant beboere nærmere tunnelinngangen er svarprosenten høyere, med 6 %

Den typiske respondenten har disse kjennetegnene:

- Mann
- 51-67 år
- Bor innenfor Gul sone
- Jobber utenfor Røa
- Har ikke hjemmeboende barn
- Går når hen skal bevege seg rundt på Røa

Opplevde barrierer og utrygghet

- Røakrysset oppfattes som den mest fremtredende barrieren for fremkommelighet. Det ligger også på topp når det gjelder opplevd utrygghet
- Krysset Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan trekkes frem som et utrygt område
- Krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien trekkes frem som utfordrende både når det gjelder barrierer, universell utforming og opplevd trygghet
- Krysset Ekraveien / Griniveien oppleves som dårlig tilpasset myke trafikanters gangakser

Holdninger til Røatunnelen

- Flesteparten er positive til at Røatunnelen bygges
- Flesteparten tror det blir flere positive konsekvenser enn negative av tunnelen
- Flesteparten tror tunnelen vil bidra til å forbedre kvaliteter ved Røa som er viktig for egen livskvalitet og trivsel
- Flesteparten tror ikke tunnelen vil bidra til å forverre kvaliteter ved Røa som kan forringe livskvalitet og trivsel
- De som bor nærmere tunnelinngangene er mer negative til tunnel enn de som bor lengre unna

Bekymringer knyttet til tunnelen

- Den vanligste bekymringen er forbundet med støy og ulemper i anleggsfasen
- De som bor nærmere tunnelinngangene er mer bekymret for helsevirkninger og tap av bolig enn de som bor lengre unna

Viktige oppholdssteder

- Røa sentrum er det viktigste fritidsområdet for voksne, i tillegg til Mærradalen, Hovseterdalen og langs Lysakerelva
- Røa sentrum er det viktigste oppholdsstedet for barn og unge



Figur 2: Oppsummering av de viktigste tendensene fra kartspørsmålene, basert på bevegelsesakser fra beboere i østre og vestre sone. Illustrasjonen viser ikke alle innkomne innspill i de ulike kategoriene. For komplett oversikt, se kapittel 5 og vedlegg.

5 Detaljert gjennomgang av funn

I dette kapittelet vil funnene fra undersøkelsen gjennomgås tema for tema. Kapitlene kan leses i sammenheng, eller hver for seg. De ulike temaene fordeler seg på følgende delkapitler:

- **5.1:** Svarprosent
- **5.2:** Om respondentene
- **5.3:** Holdninger og bekymringer til tunnelen
- **5.4:** Bruk og opplevelse av Røa i dag
- **5.5:** Fremtidsønsker på Røa
- **5.6:** Næringsdrivende på Røa

Generelt forbehold om tolkning av dataene

Svarprosenten i spørreundersøkelsen er lav. En del av forklaringen kan være at undersøkelsen ble sendt ut til et bredt geografisk område, inkludert personer som bor et stykke fra Røa sentrum og som i mindre grad opplever at utviklingen av området har betydning for dem. Det ble gjort fordi undersøkelsen en del av en bredere medvirkningsprosess, der formålet nettopp er å gi alle som potensielt kan ha interesse av utviklingen på Røa anledning til å delta. Et bredt utsendelsesområde for undersøkelsen var derfor hensiktsmessig, selv om det kan ha bidratt til en lavere svarprosent.

Det er en mulighet for at husholdninger bestående av mer enn en person, valgte én representant til å besvare undersøkelsen på vegne av husholdningen. I så fall kan man anta at funnene kan generaliseres i større grad ettersom det er færre husholdninger enn enkeltpersoner bosatt innenfor avgrenset område. Det blir imidlertid kun spekulasjoner, og for sikkerhets skyld bør man tolke funnene med varsomhet og ikke anta at de uten videre kan generaliseres til hele befolkningen på Røa. Med en høyere svarprosent kunne tendensene i datamaterialet vært annerledes, og det kan derfor ikke utelukkes at dette ville påvirket de overordnede konklusjonene.

Svarprosenten øker imidlertid jo nærmere tunnelinngangene respondentene bor. Funnene fra beboere i disse områdene kan derfor tillegges noe større vekt enn funnene for utvalget som helhet. Også her er svarprosenten imidlertid relativt lav, med om lag 6 prosent blant dem som bor nærmest tunnelinngangene. Dette begrenser også muligheten til å generalisere disse funnene til den bredere befolkningen.

Noe som også bør belyses er at det ikke kan utelukkes at resultatene er påvirket av selvseleksjon, altså at svarene kun reflekterer de innbyggerne som er mest interessert i prosjektet. Det er ikke uvanlig i medvirkningsprosesser. Det påvirker imidlertid svarfordelingen og dermed tolkningen av resultatene. Samtidig ble undersøkelsen sendt direkte til alle innbyggere over 16 år i det definerte området. Deltakelse var dermed ikke avhengig av at respondentene selv oppsøkte informasjon om undersøkelsen, slik tilfellet ofte er ved åpne undersøkelser.

5.1 Svarprosent

5.1.1 Svarprosent totalt: 3 %

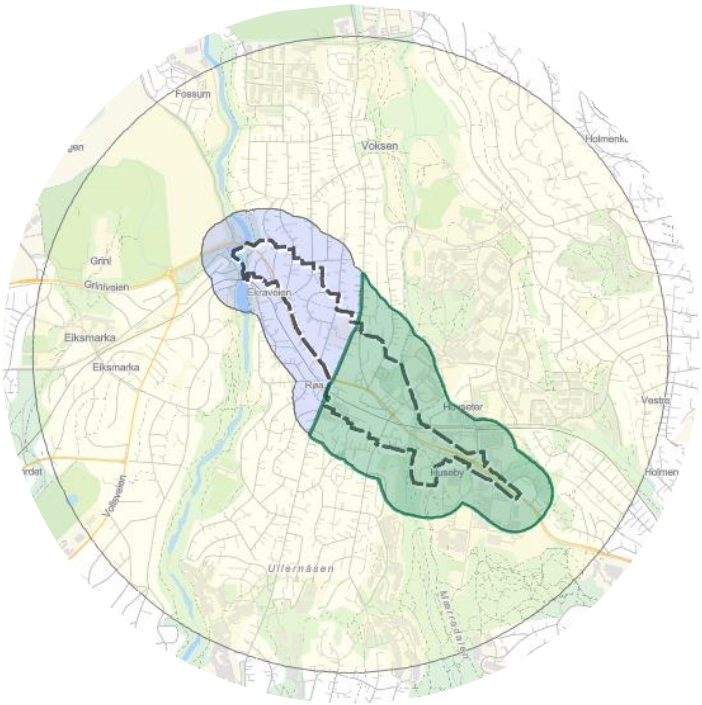
Av de 22 884 personene som mottok undersøkelsen, svarte 760 respondenter. Det gir en svarprosent på 3 %, som er lavt.

5.1.2 Estimert svarprosent innenfor gul sone: 3 %

Flesteparten av respondentene oppga å bo innenfor den gule sonen (illustrert som lysegul sirkel i figur 3). I de grunnkretsene som den gule sonen berører, enten helt eller delvis, bor det til sammen 19 953 mennesker i Oslo kommune over 16 år (SSB, 2026). Se oversikt over grunnkretser i vedlegg 1. I undersøkelsen oppgir 667 av 760 respondenter at de bor innenfor den gule sonen. Det gir en estimert svarprosent på ca. 3 % for denne gruppen. Justert for at ikke alle grunnkretsene i sin helhet ligger innenfor gul sone, samt at ikke alle unge mellom 16 og 18 år har registrert riktig e-post og bostedsadresse i folkeregisteret, kan det tenkes at den reelle svarprosenten er noe høyere.

5.1.3 Estimert svarprosent innenfor østre og vestre sone: 6 %

De ulike bostedssonene i undersøkelsen er illustrert i figur 3. Blant respondentene som oppgir å bo innenfor den gule sonen, er det 296 respondenter som oppgir at de bor innenfor enten vestre sone (blått/lilla felt) eller østre sone (grønt felt). I de grunnkretsene som disse sonene berører, bor det 9 415 mennesker over 16 år (SSB, 2026). Ettersom avgrensningen for vestre og østre sone går omtrent halvveis inn i grunnkretsene, betyr det at det i realiteten trolig er ca. 4700 mennesker som har fått tilsendt undersøkelsen innenfor avgrensningen nærmest påhuggene. Det gir en estimert svarprosent blant disse på ca. 6 %.



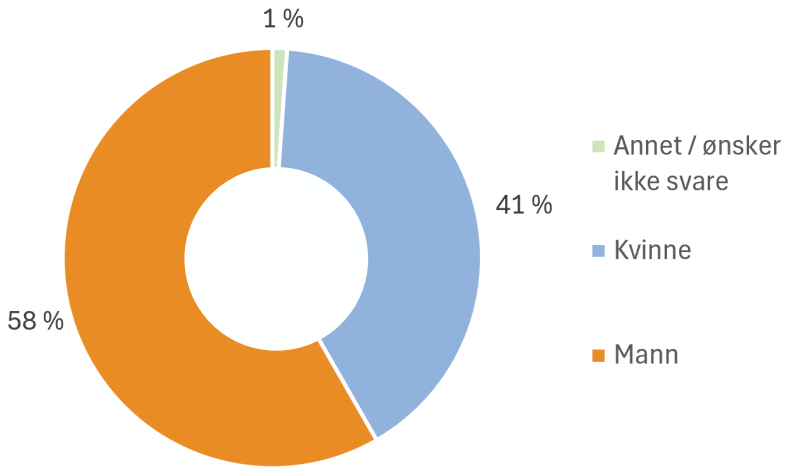
Figur 3: Gul sone: omkringliggende områder. Blått område: vest. Grønt område: øst. Grå stiplet linje viser planområdet.

5.2 Om respondentene

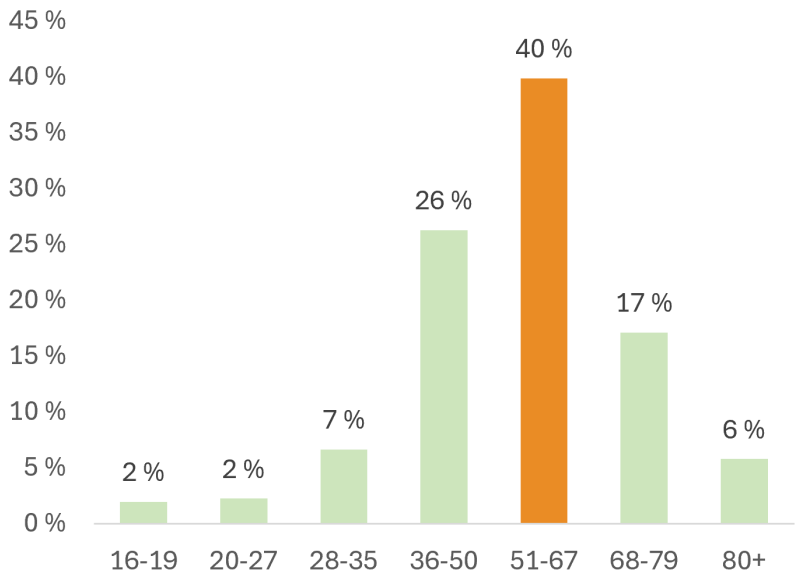
I dette delkapittelet vil kjennetegn ved respondentene gjennomgås. Viktige underkapitler er blant annet kjønn, alder og bosted.

5.2.1 Kjønn, alder og hjemmeboende barn

Det er flere menn (58 %) enn kvinner (41 %) som har svart på undersøkelsen, se figur 4. Befolkningsstatistikk for delbydelene Røa og Hovseter viser at kjønnsfordelingen er jevn i de to delbydelene, som betyr at kvinner er underrepresentert i undersøkelsen (Oslo kommune, 2026). Når det gjelder alder, er det høyest andel respondenter i alderen 51-67 år (40 %), etterfulgt av respondenter i alderen 36-50 år (26 %). Ser man igjen til delbydelene Røa og Hovseter, ser man at særlig beboere i alderen 16-19 år og delvis beboere i alderen 20-35 år er underrepresenterte i undersøkelsen (Oslo kommune, 2026). Kun 3 av 10 respondenter har hjemmeboende barn (se figur 43 i vedlegg 3).



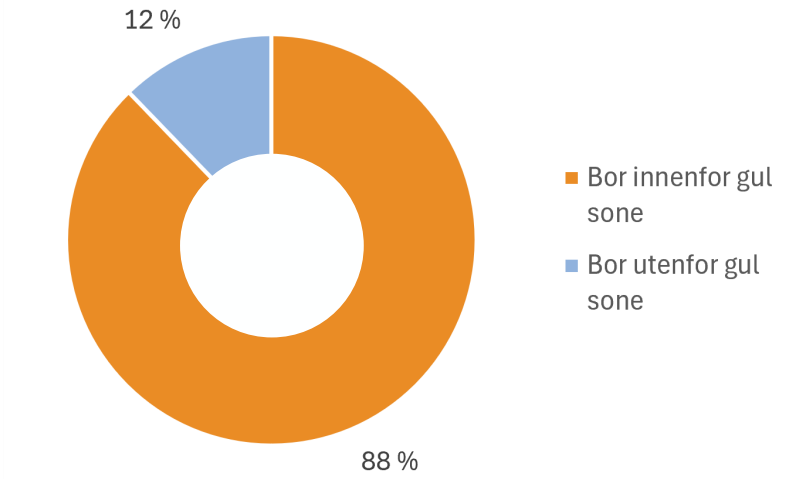
Figur 4: Kjønnsfordeling. Antall respondenter: 705.



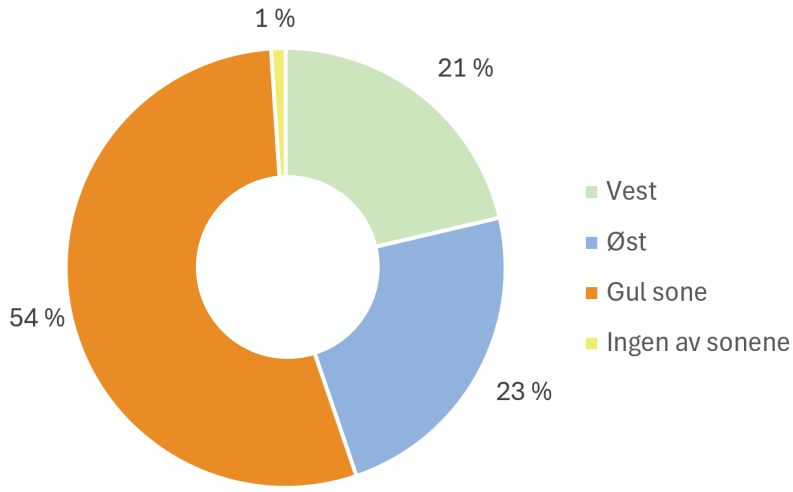
Figur 5: Aldersfordeling. Antall respondenter: 707

5.2.2 Bosted

Figur 6 viser at 9 av 10 respondenter bor innenfor det som betegnes som gul sone i figur 3. Av de som bor innenfor gul sone, oppgir om lag halvparten at de bor innenfor østre eller vestre sone, se figur 7.



Figur 6: Bosted innenfor gul sone. Antall respondenter: 760



Figur 7: Bosted ulike soner. Antall respondenter: 661

5.3 Holdninger og bekymringer til tunnelen

I dette kapittelet beskrives respondentenes holdninger til tunnelen og deres vurdering av konsekvenser. De mest fremtredende bekymringene knyttet til etableringen av tunnelen vil også belyses. De overnevnte temaene vil belyses både gjennom tekstinnspill, og gjennom besvarelser på forhåndsdefinerte spørsmål.

Forbehold om det kvalitative datagrunnlaget (tekstinnspill)

I tillegg til spørsmål med forhåndsdefinerte svaralternativer fikk respondentene anledning til å dele innspill og refleksjoner i fritekst på slutten av undersøkelsen. Mange av respondentene som benyttet denne muligheten, valgte å formidle både holdninger til tunnelen og antatte konsekvenser av den. Disse tekstinnspillene utgjør derfor også en del av datagrunnlaget for å belyse disse temaene.

Det kvalitative datamaterialet kan imidlertid ikke generaliseres til å representere en større befolkning på samme måte som det kvantitative datamaterialet kan. Det er heller ikke formålet med denne typen data. Hensikten er å få frem nyanser, erfaringer og perspektiver som ellers kan være vanskelige å fange opp gjennom spørsmål med forhåndsdefinerte svaralternativer. Datamaterialet gir dermed innsikt i enkeltpersoners opplevelser, og bidrar til en dypere forståelse av hvordan enkeltindivider kan oppleve temaene som belyses i undersøkelsen. Tekstinnspillene bør tolkes i lys av dette.

5.3.1 Holdninger til tunnelen og opplevde konsekvenser av tunnelen

De fleste respondentene er positive til tunnelen. Det er den gjennomgående tendensen på tvers av spørsmålene om holdninger til tunnelen konsekvenser av tunnelen. Som det kommer frem i delspørsmålene nedenfor, ser man imidlertid at bildet er mer nyansert innad i de ulike boområdene. Også når det gjelder tekstinnspillene, er det flere nyanser å spore (se vedlegg 2 for oversikt over samtlige tekstinnspill som kom[3])

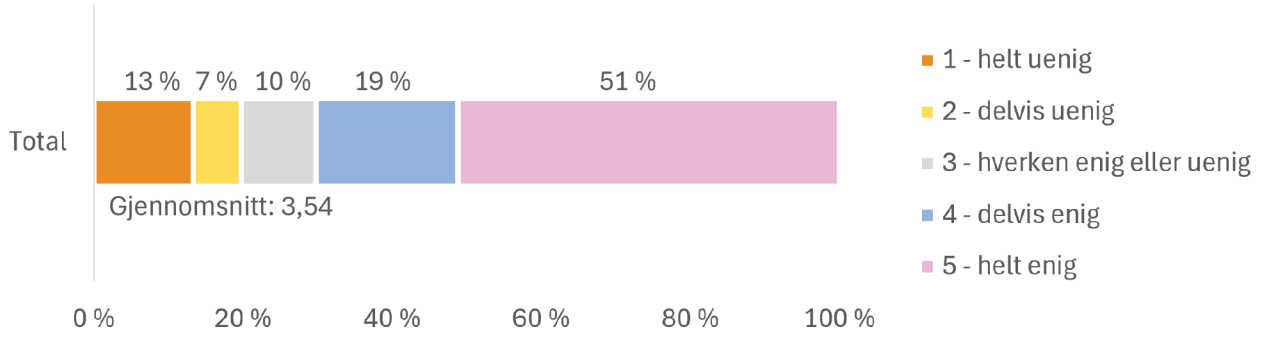
Tekstinnspill som reflekterer holdninger til tunnelen er ofte tett knyttet til hva man forventer at tunnelen vil kunne, eller ikke kunne, løse av utfordringer. De fleste er enige om at det er utfordringer med trafikksituasjonen på Røa i dag, men ikke alle er enige i at tunnel er løsningen på problemet. De som er positive, ser tunnelen som en løsning for å tilrettelegge mer for myke trafikanter. De som er negative, ser utfordringer knyttet til at kun deler av trafikken vil forsvinne, og at effekten av tunnelen ikke vil bli så stor for de myke trafikantene som mange mener.

Tekstinnspill som fremhever negative konsekvenser av tunnelen, trekker i hovedsak frem negative konsekvenser for beboere i nærheten av tunnelinngangene, som redusert luftkvalitet, økt grad av støy og tap av bokvalitet. Flere trekker også frem ulempene ved kontinuerlig anleggsarbeid over mange år, som en betydelig negativ konsekvens av tunnelen. Andre mener at pengene kunne blitt brukt bedre på andre ting.

[3] Vedlegget gjengir tekstinnspillene som på spørsmålet «har du andre innspill» til slutt i undersøkelsen. Det kom også inn mange tekstinnspill i forbindelse med kartmarkeringene. Hovedtendensene i disse tekstinnspillene gjengis i delkapittel 5.4.

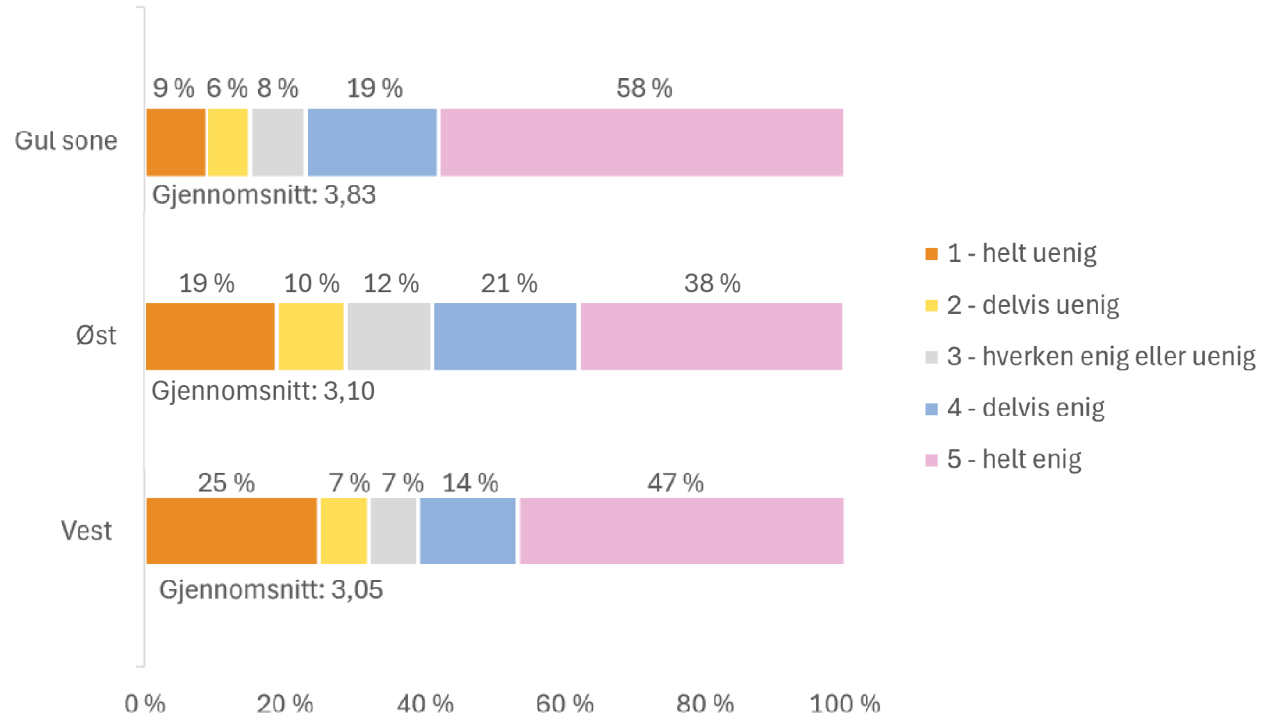
Samlet sett er jeg positiv til Røatunnelen

7 av 10 oppgir at de er helt eller delvis enige i påstanden over om at de samlet sett er positive til Røatunnelen, se figur 8.



Figur 8: Prosentfordeling samlet sett positiv holdning til Røatunnelen. Antall respondenter totalt 752.

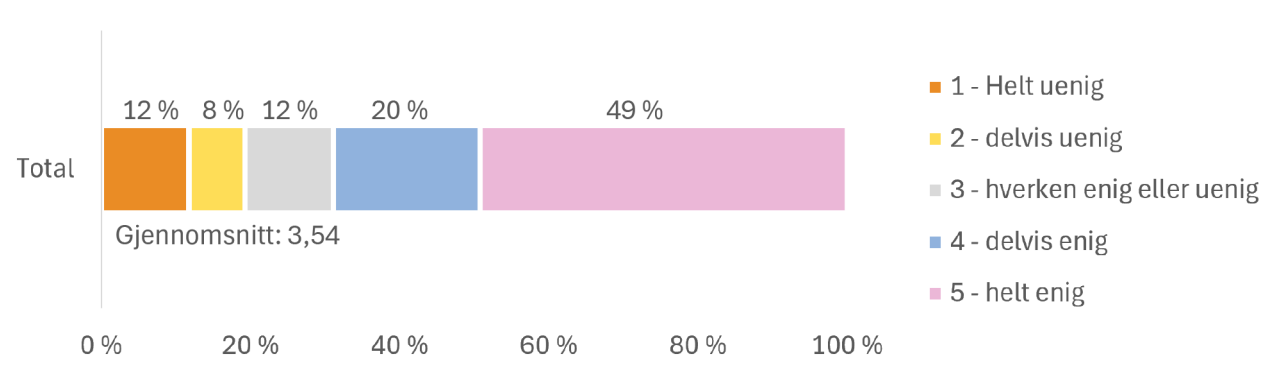
Forskjeller i oppfatning mellom boområdene: Beboere i ulike boområdene skiller seg fra hverandre i hvordan de stiller seg til tunnelen, se figur 9. De som bor lengst unna de planlagte tunnelinngangene (gul sone) er også de som er mest positive til tunnelen. Blant disse er nærmere 8 av 10 positive, sammenlignet med beboere i øst og vest der 6 av 10 er positive. Det er også høyere andel blant de i østre og vestre sone som sier seg helt eller delvis uenige i påstanden om at de er positive til Røatunnelen, sammenlignet med i gul sone.



Figur 9: Prosentfordeling samlet positiv holdning til Røatunnelen fordelt på boområde. Antall respondenter gul sone: 353. Antall respondenter øst: 153. Antall respondenter vest: 141.

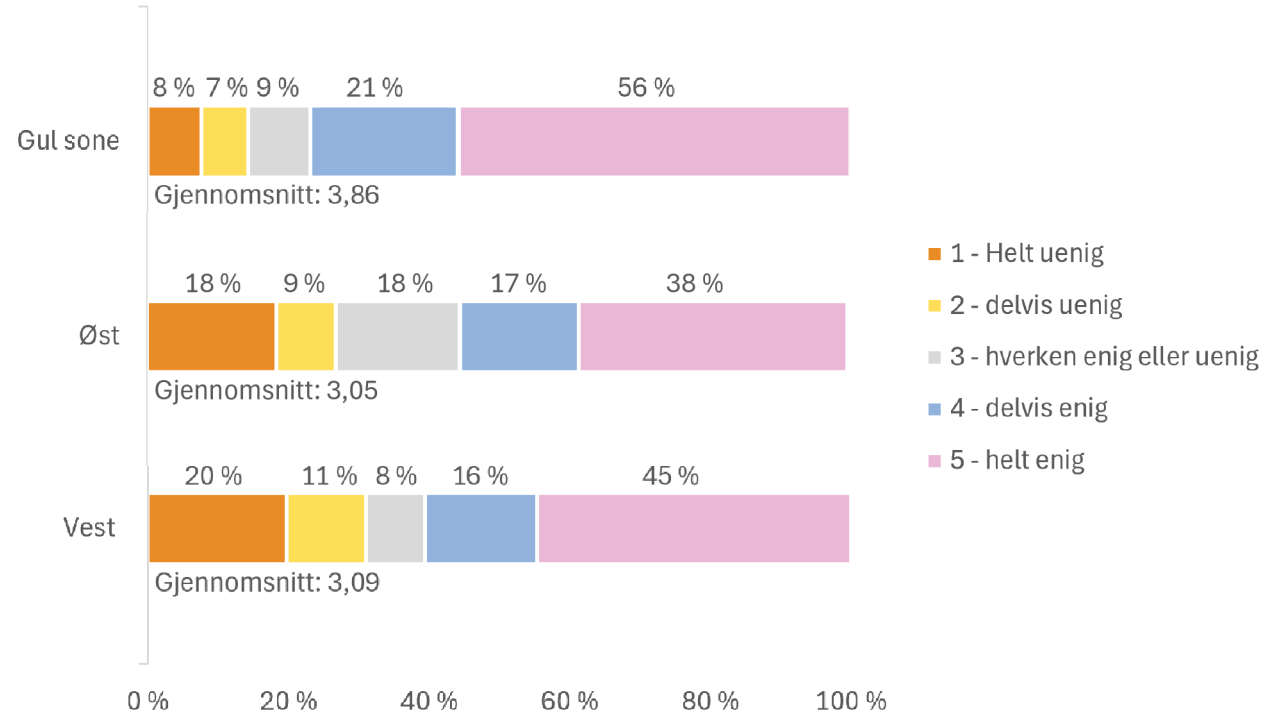
Jeg tror det blir flere positive konsekvenser av tunnelen enn negative.

7 av 10 respondenter sier seg helt eller delvis enige i påstanden om at det vil være flere positive konsekvenser av tunnelen enn negative, se figur 10.



Figur 10: Prosentfordeling flere positive konsekvenser enn negative. Antall respondenter totalt: 691.

Forskjeller i oppfatning mellom boområdene: Også på dette spørsmålet skiller beboere i ulike boområder seg fra hverandre, se figur 11. Nærmere 8 av 10 beboere i gul sone tror det blir flere positive konsekvenser enn negative. I vest mener 6 av 10 det samme, mens i underkant av 6 av 10 mener det samme i øst. Også her ser man at en høyere andel av de som bor i øst eller vest, er uenige i påstanden om flere positive konsekvenser enn negative, sammenlignet med gul sone.



Figur 11: Prosentfordeling flere positive konsekvenser enn negative fordelt på boområde. Antall respondenter gul sone: 328. Antall respondenter øst: 141. Antall respondenter vest: 132.

Tekstinnspill som reflekterer holdninger til tunnel

«Veldig positiv til tunnel, fordelene for Røa som et lite sentrum med bedrede forhold for gående og syklende er sårt trengt. Nå deler alle på veldig trang plass. Det er samtidig høy fart og mange farer, med tunnel og lavere gjennomkjøringstrafikk kan Røa få et enda bedre tilbud for beboere»

-

«Bare få bygd den tunnelen. Det gir overhodet ingen mening å la være. Ja, det finnes sikkert innvendinger knyttet til naturinngrep, ekspropriasjon og riving av et par hus, men i det store bildet er det helt avgjørende for å klare å håndtere utviklingen som har vært på Røa de siste årene. Fint at det er fortettet rundt kollektivknutepunkt, men Griniveien er innfartsåre for hele Bærum, og folk har fortsatt bil og bruker den mye. Trafikken går ikke bare i rush, men det står kork oppover hele Sørkedalsveien og Griniveien i helger også, med folk som skal opp og ned på tur eller ski i Marka. La Røa få litt mer pusterom, så kan vi begynne å bruke hele området på Røa torg på en helt annen måte, og slippe å være livredde for ungene våre med biler som suser av gårde i 50 km/t gjennom Griniveien.»

-

«Trafikkproblemet over Røakrysset er reelt, men problemet er faktisk verst i nord-sørgående retning nå som anleggsarbeidene i Griniveien er over. Denne trafikken avhjelpes i liten grad av tunnel fordi kryssende trafikk og fotgjengere utgjør en propp som hindrer god flyt i nord-sørgående retning.»

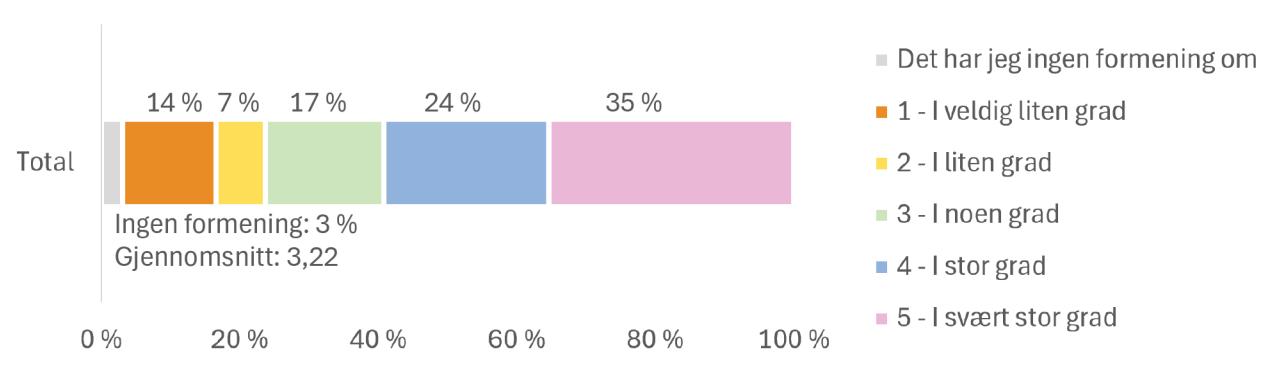
-

«Røatunnelen fremstår som en dyr og dårlig løsning på et problem som ikke finnes, fra en utbygger som ikke er egnet. Tunnelen fremstår som et rent prestisjeprosjekt basert på utdaterte behov. Kanskje nyttig for noen fra Bærum som jobber i Oslo, men et rent tap for Røa. Trafikkgrunnlaget er fallende. Avviklingen har vært dårlig på grunn av arbeidet i Griniveien, men den er allerede mye bedre. Mye av trafikken er ikke gjennomgående, og mye går nord-sør. Vi får ikke et bedre lokalområde, men vi får leve med byggeplass i mange flere år, med mindre trygg skolevei, dårligere luftkvalitet på barneskolen og mer bråk både under bygging og etterpå. Jeg har alltid trodd at Høyre sto for ansvarlig og pragmatisk økonomisk styring, så det skuffer meg at de er en del av dette.»

For flere tekstinnspill, se vedlegg 2

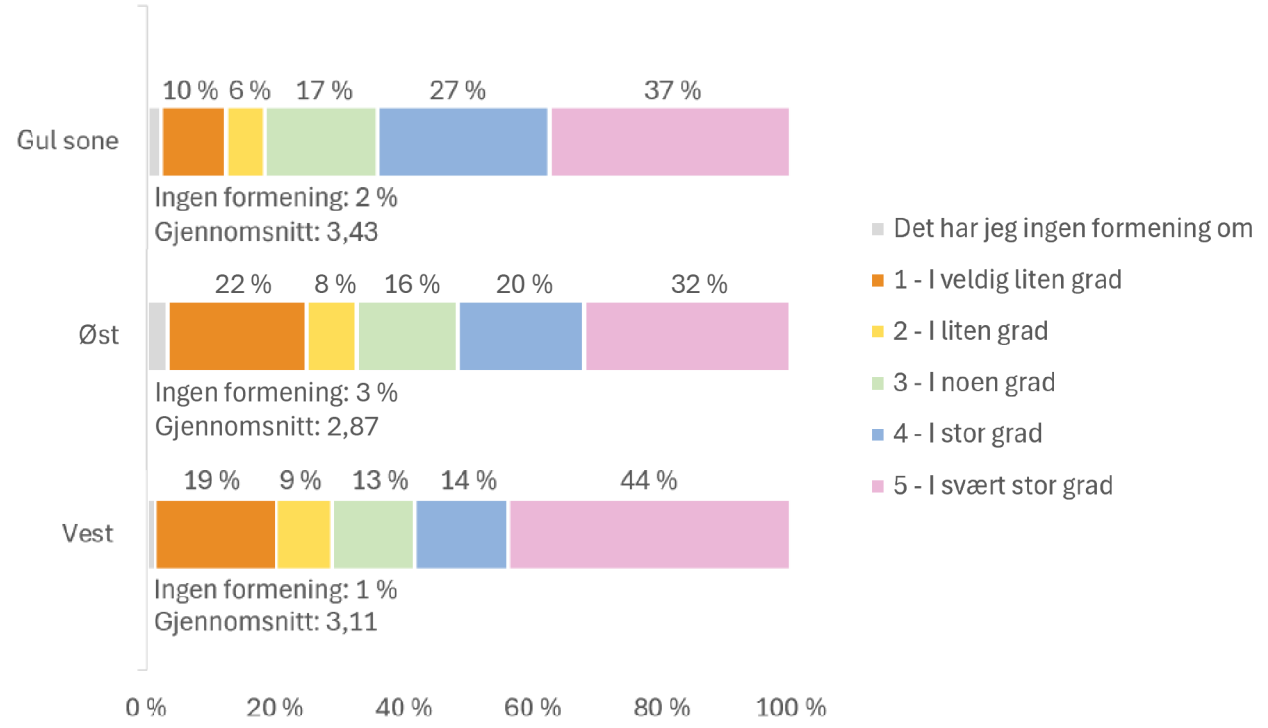
Tunnelen vil bidra til å forbedre forhold ved Røa som er viktige for min trivsel og livskvalitet

6 av 10 svarer i stor eller svært stor grad på spørsmål om tunnelen vil bidra til å forbedre forhold ved Røa som er viktige for deres livskvalitet og trivsel, se figur 12.



Figur 12: Bedret livskvalitet og trivsel som følge av tunnelen. Antall respondenter totalt: 752.

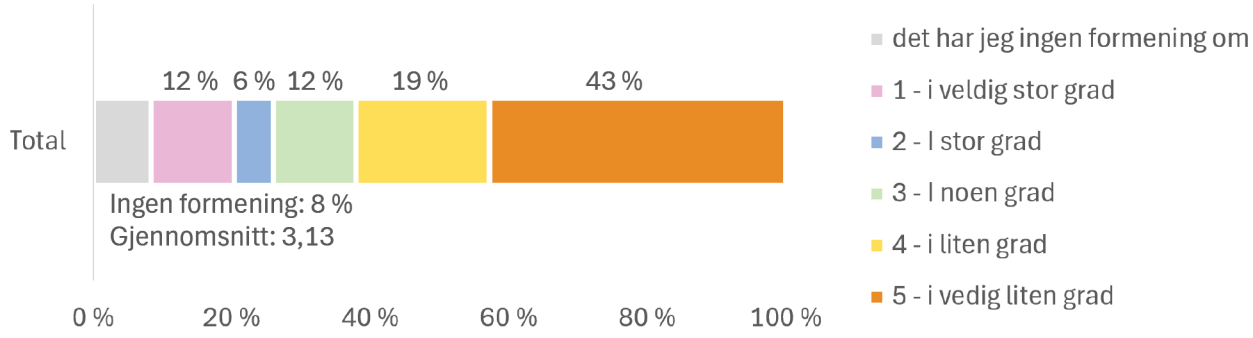
Forskjeller i oppfatning mellom boområdene: Forskjellene mellom ulike boområder er vist i figur 13. Blant beboere i gul sone og vestre sone svarer 6 av 10 at de tror tunnelen vil ha positiv effekt på livskvalitet og trivsel, mens for østre sone ligger andelen noe lavere på 5 av 10. Blant de som bor nærmest de planlagte tunnelinngangene, er det en høyere andel som mener tunnelen i liten grad vil bidra til å forbedre livskvalitet og trivsel, enn blant de som bor i gul sone. I gul sone er det i underkant av 2 av 10 som ikke tror den vil ha nevneverdig effekt, mens det i østre og vestre sone er 3 av 10.



Figur 13: Bedret livskvalitet og trivsel som følge av tunnelen fordelt på boområde. Antall respondenter gul sone: 355. Antall respondenter øst: 153. Antall respondenter vest: 139.

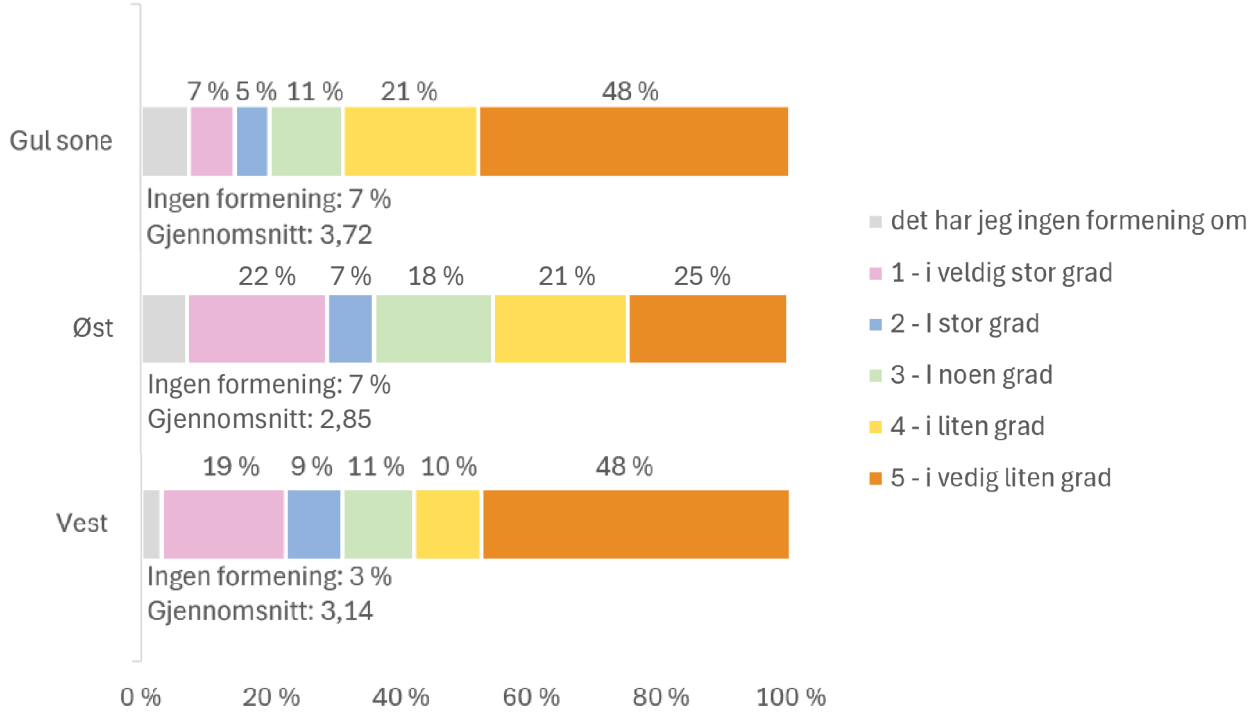
Tunnelen vil ha negativ innvirkning på forhold ved Røa som er viktige for min trivsel og livskvalitet

6 av 10 svarer i liten eller i veldig liten grad på påstanden om at tunnelen vil ha negativ innvirkning på forhold ved Røa som er viktige for deres trivsel og livskvalitet, se figur 14.



Figur 14: Svekket livskvalitet og trivsel som følge av tunnelen. Antall respondenter totalt: 638.

Forskjeller i oppfatning mellom boområdene: Forskjellene mellom ulike boområder er vist i figur 15. Blant beboere i gul sone svarer 7 av 10 at de i liten eller veldig liten grad tror tunnelen vil ha negative virkninger for trivsel og livskvalitet. I vestre sone er andelen 6 av 10 og i østre sone er den i underkant av 5 av 10. Også på dette spørsmålet er det høyere andel som i stor grad tror tunnelen vil ha negative virkninger for helse og livskvalitet blant de som bor nærmere de planlagte tunnelinngangene. I gul sone er det om lag 1 av 10 som mener tunnelen vil ha negativ innvirkning, mens det i østre og vestre sone er om lag 3 av 10.



Figur 15: Svekket livskvalitet og trivsel som følge av tunnelen fordelt på boområder. Antall respondenter gul sone: 296. Antall respondenter øst: 125. Antall respondenter vest: 126.

Tekstinnspill som reflekterer konsekvenser for livskvalitet og trivsel

«Luftkvalitet og støy kommer til å påvirke boliger i nærheten av tunnellinngangene negativt, og det har stor påvirkning på beboere i nærheten av inngangene. Det blir også et stort inngrep i et boligområde»

-

«Veldig vondt å tenke på at vi kan miste vårt hjem pga. politisk spill. Føles unødvendig. At Høyre haster prosessen sånn, gir meg lite tillit til den offentlige beslutningsprosessen.»

-

«Veldig positiv til tunnel, fordelene for Røa som et lite sentrum med bedrede forhold for gående og syklende er sårt trengt. Nå deler alle på veldig trang plass. Det er samtidig høy fart og mange farer. Med tunnel og lavere gjennomkjøringstrafikk kan Røa få et enda bedre tilbud for beboere»

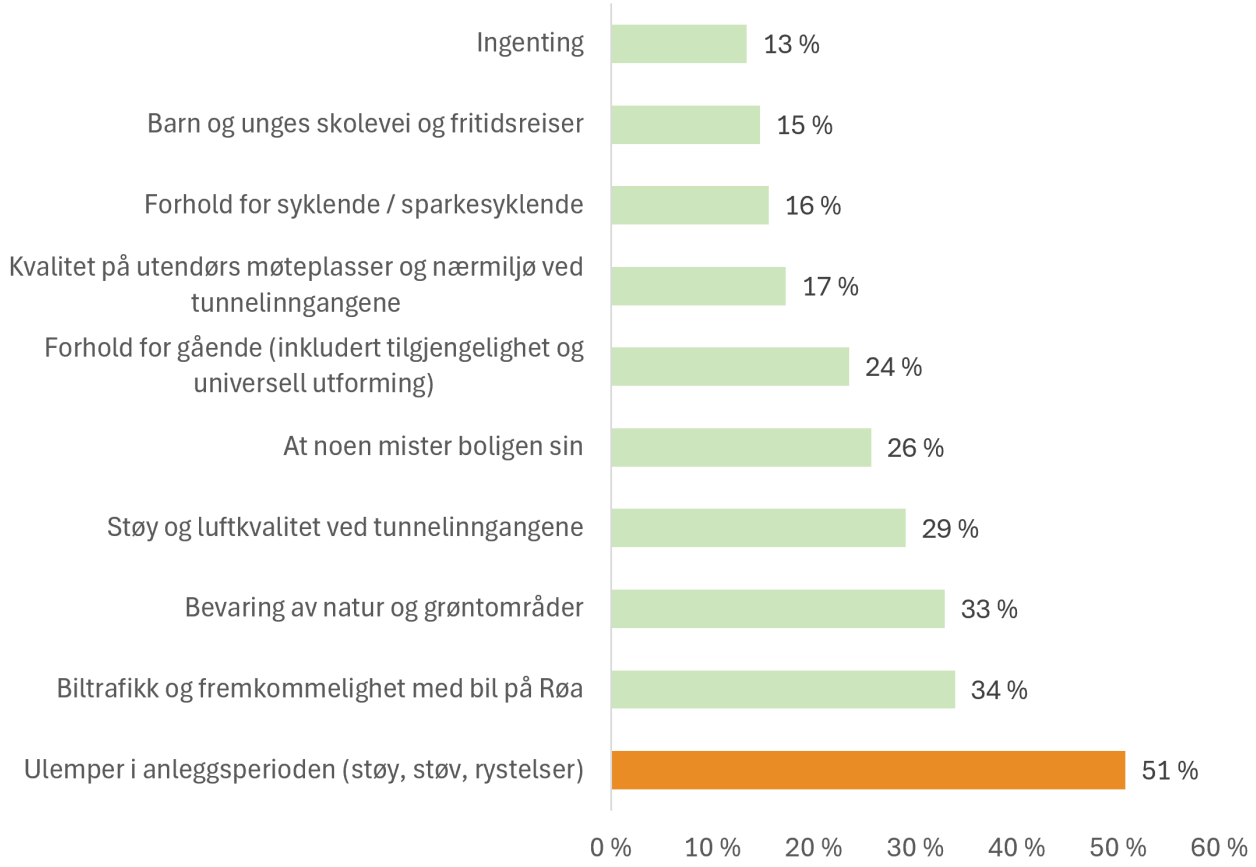
For flere tekstinnspill, se vedlegg 2

5.3.2 Bekymringer rundt tunnelen

Når respondentene ble spurt hva som bekymrer dem mest i forbindelse med tunnelprosjektet, er ulemper i anleggsfasen den mest fremtredende bekymringen. Deretter følger bekymring knyttet til biltrafikk og fremkommelighet på Røa, og bevaring av natur og grøntområder, se figur 16.

Forskjeller i bekymring mellom boområdene: Bekymringer knyttet til ulemper i anleggsperioden er den mest fremtredende bekymringen på tvers av boområder. Hva som er de nest største bekymringene, er imidlertid ulikt avhengig av bosted. De som bor i østre og vestre sone, nærmere de planlagte tunnelinngangene, er mer bekymret for at noen vil miste boligen sin, samt for støy og luftkvalitet ved tunnelinngangene, enn de som bor i gul sone. De som bor i gul sone, er til gjengjeld mer bekymret for fremkommelighet med bil på Røa, og bevaring av grøntområder (se vedlegg 3).

I tekstinnspillene handler innspillene om bekymring hovedsakelig om generelle bekymringer rundt ivaretakelse av beboere nær tunnelinngangene, samt på hvordan trafikkavvikling vil håndteres i anleggsfasen.



Figur 16: De ti mest fremtredende bekymringene i forbindelse med tunnelen. Flervalgsspørsmål med mulighet til å velge inntil 5 alternativer. Antall respondenter totalt: 702.

Tekstinnspill som reflekterer bekymringer

«Det er viktig at det benyttes alternative ferdselsårer (smågater osv.) i den midlertidige byggeperioden for å skape god og sikker trafikkavvikling. Arbeidene i Sørkedalsveien har skapt store og unødvendige trafikale utfordringer, og sidevei-nettet har ikke blitt tatt i bruk for gjennomgangstrafikk.»

-

«Husk at dette området er tett bebygget, med mange boliger, familier og ikke minst barn (skoler og barnehager) som muligens blir boende på eller ved en stor tunnelåpning. Det er veldig mye barnetrafikk til Huseby skole og barnehagene fra sørsiden.»

For flere tekstinnspill, se vedlegg 2.

5.4 Bruk og opplevelse av Røa i dag

I dette kapittelet vil bruk og opplevelse av Røa beskrives. Viktige temaer er reisevaner, hverdags- og fritidsreiser, steder for opphold på fritiden, samt områder som oppleves som utfordrende og utrygge. Kapittelet er inndelt i delkapitler der blikket først rettes mot Røa som helhet, før fokuset rettes mot områdene rundt de planlagte tunnelinngangene i vest og øst.

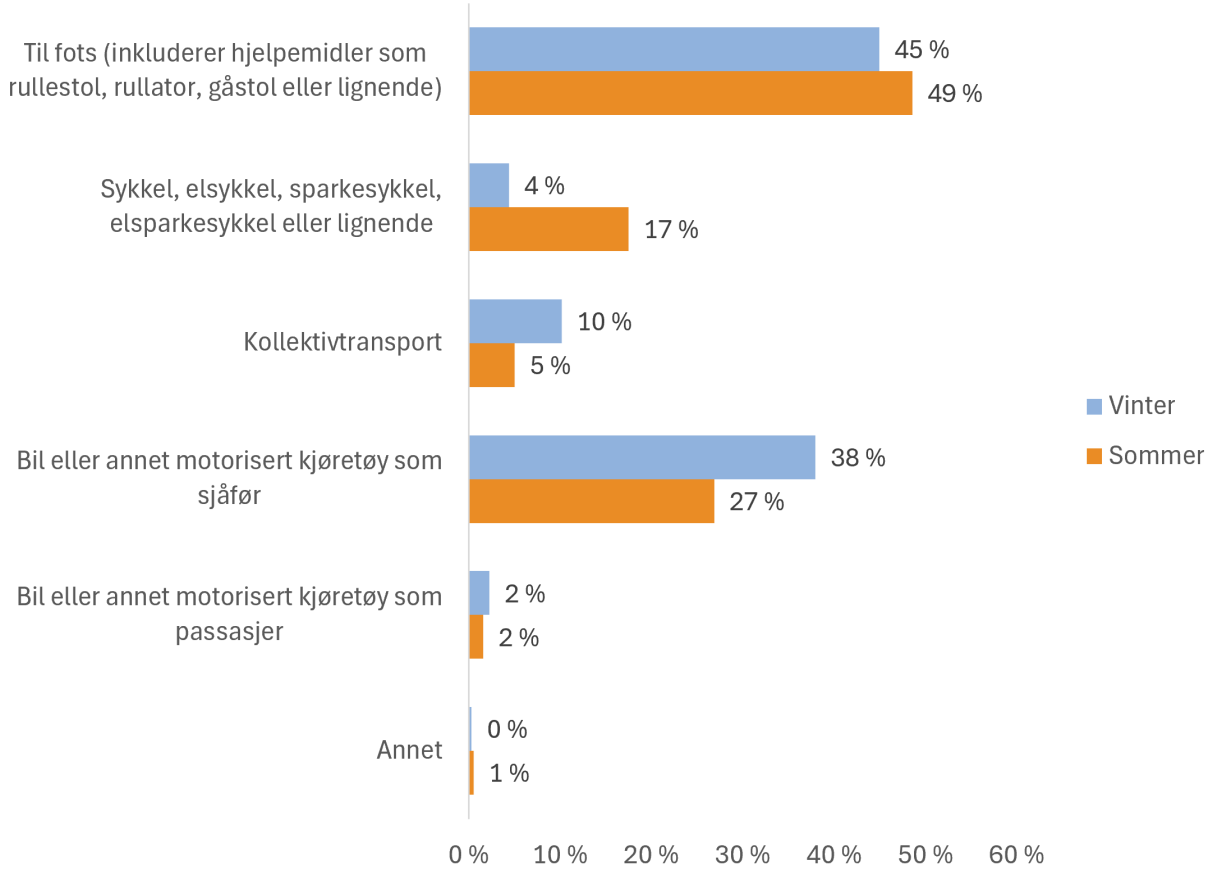
Forbehold om det kartbaserte datagrunnlaget

For å få bedre innsikt i hvordan Røa brukes og oppleves i dag, ble respondentene blant annet bedt om å markere bevegelsesakser og oppholdssteder i kart. Det er viktig å være klar over at kartmarkeringene ikke nødvendigvis er helt presise. Det kan ha forekommet feilregistreringer og nøyaktigheten på markeringene vil blant annet avhenge av hvor langt inn eller ut respondentene zoomet i kartet da de la inn markeringene. Selv om enkelte markeringer ikke er helt nøyaktig, vil markeringene samlet sett gi et godt bilde av omtrentlig bruk og opplevelse av området.

Noen respondenter har gitt tilbakemelding om at kartløsningen hadde svak brukervennlighet, og at dette gjorde det utfordrende å markere i kart. Basert på datamaterialet fremstår det likevel som at hovedvekten av respondentene har markert logiske ruter og oppholdssteder. Dette tyder på at de fleste har lykkes med kartregistreringene på en hensiktsmessig måte. I dataanalysen har åpenbare feilmarkeringer blitt fjernet fra datagrunnlaget. Dette kan for eksempel være punkter som ligger langt utenfor undersøkelsesområdet eller ruter som går tvers igjennom bygninger, over vann eller andre forhold som gjør at ruten anses som en feilmarkering.

5.4.1 Respondentenes reisevaner internt på Røa

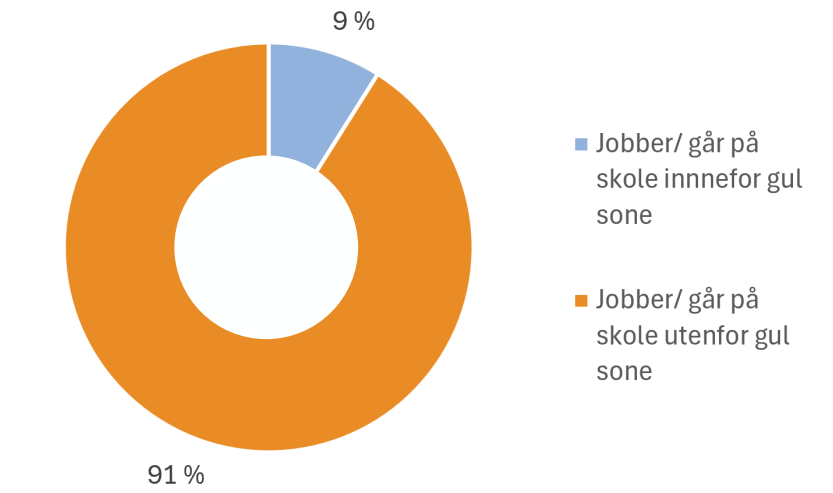
Respondentenes reisevaner fremgår av figur 17. Noe mindre enn 5 av 10 respondenter oppgir at de hovedsakelig beveger seg til fots på Røa, både om sommeren og vinteren. 3 av 10 oppgir at de hovedsakelig kjører bil på sommeren og nærmere 4 av 10 på vinteren. På vinterstid kan man dermed anta at fordelingen mellom kjørende og gående lokalt på Røa, er relativt jevn.



Figur 17: Reisemønster sommer og vinter. Antall respondenter: 759

5.4.2 Lokasjon for jobb og skole

9 av 10 respondenter reiser ut av Røa for å gå på jobb og skole, dette fremgår av figur 18. Ettersom det er få respondenter under 36 år, kan man anta at dette i hovedsak dreier seg om arbeidsreiser. Det er med andre ord en lav andel av respondentene som har arbeidsstedet sitt lokalt på Røa og Hovseter.



Figur 18 Sted for jobb og skole Antall respondenter: 760

5.4.3 Bruk av Røa som helhet

I delen av undersøkelsen som omhandlet bruk og bevegelse på Røa, ble respondentene bedt om å markere hvordan de bevegde seg i kart. De skulle kun registrere den delen av reisen de selv, eller deres barn, foretok som myk trafikant. Varmekartene på de neste sidene viser dermed bevegelsesaksene til myke trafikanter, altså gående, syklende og andre myke trafikanter.

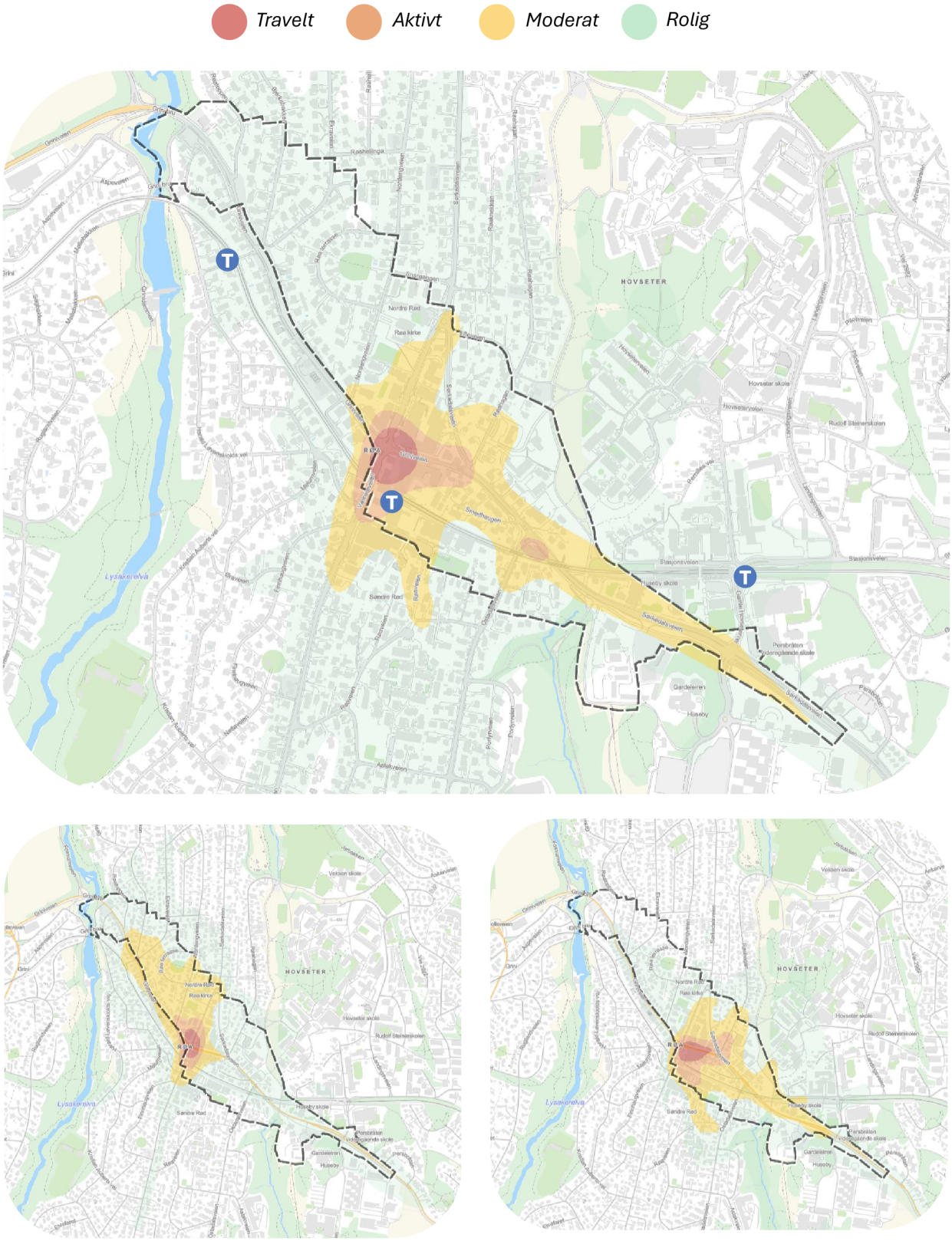
Bevegelsesakser

Området som fremstår som mest brukt av voksne fotgjengere på vei til og fra jobb, skole eller andre faste hverdagsaktiviteter, er Røakrysset, etterfulgt av partier langs Griniveien / Sørkedalsveien øst for Røakrysset. Det er også et lite tyngdepunkt i krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien (se figur 19).

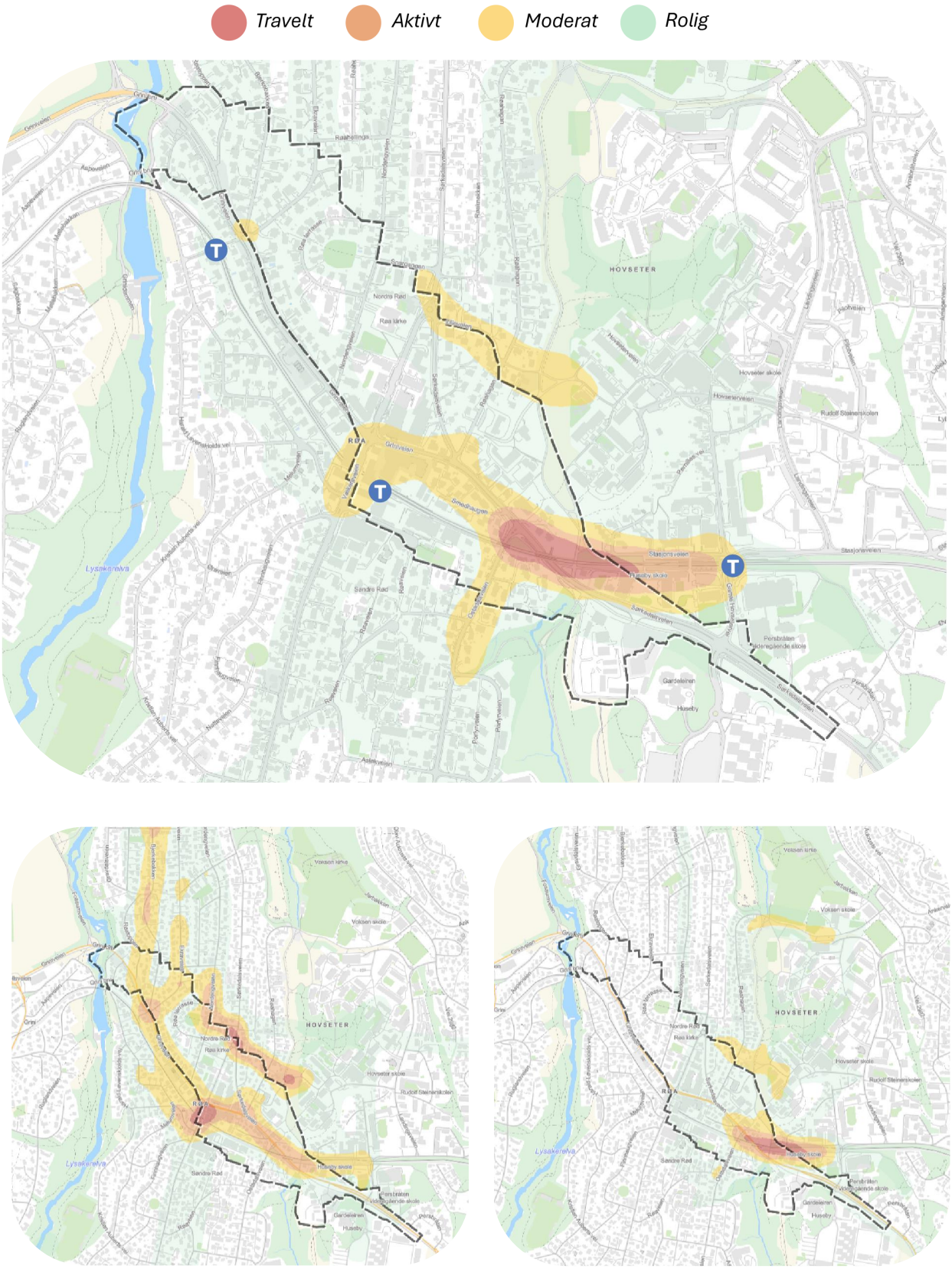
Når det gjelder skolevei for barn og unge, er det travlest i Sørkedalsveien øst for Røakrysset, med tyngdepunkt mellom krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien og Huseby skole (se figur 20).

For fritidsruter til barn og unge, er bildet mer variert. Der ser man flere tyngdepunkter, der de mest fremtredende er Røakrysset mot Røa torg, krysset Ekraveien / Griniveien i vest, og krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien i øst (se figur 21).

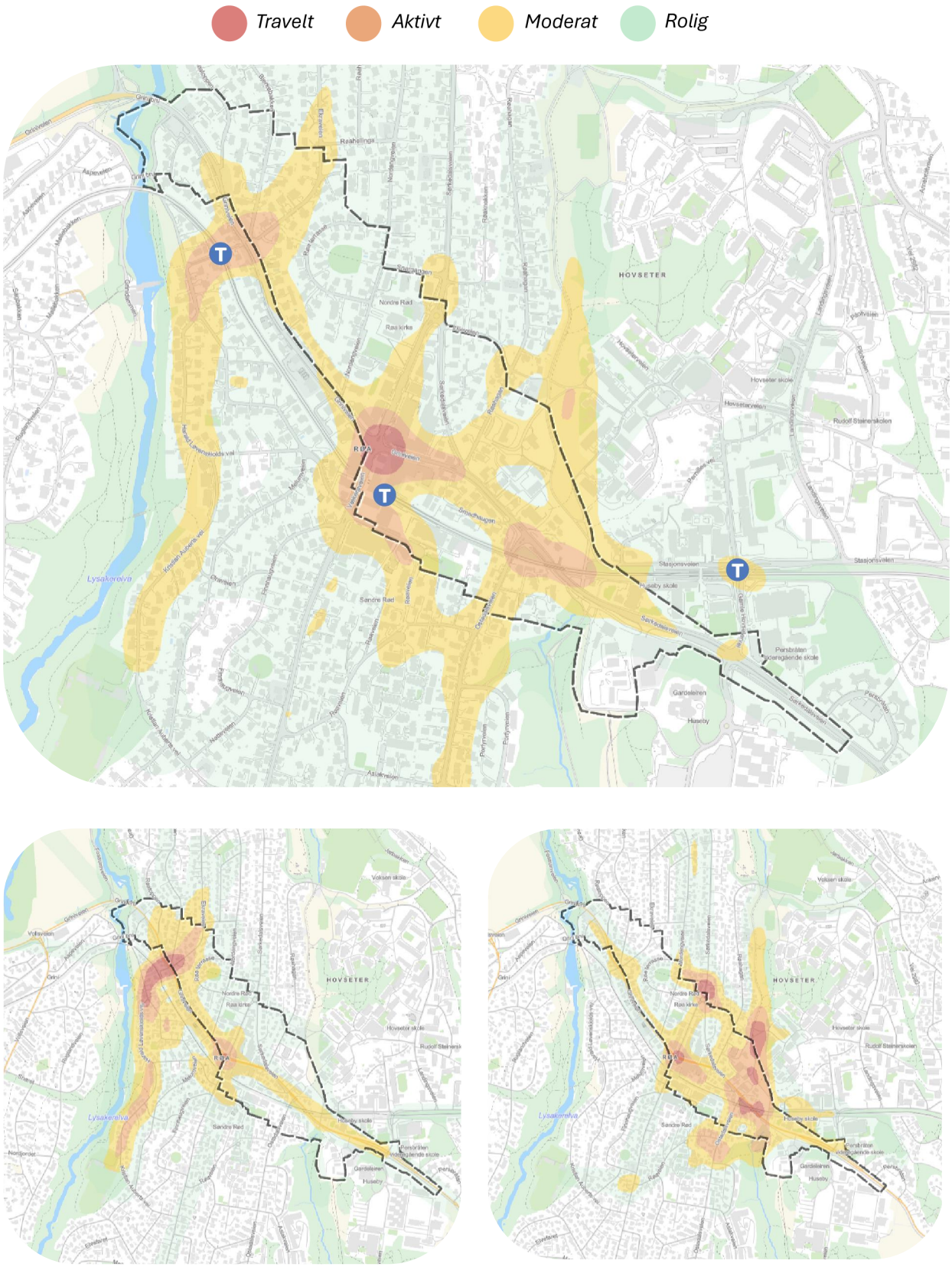
Forskjeller arbeidsruter mellom boområder: Tyngdepunktene for hverdagsreiser for voksne er Røakrysset, både for beboere i øst og vest. Man ser i tillegg at beboere fra vest i større grad beveger seg langs Griniveien vest for Røakrysset, samt nordfra ned mot Griniveien og Røakrysset. Beboere i øst beveger seg i større grad øst for Røakrysset, både nord og sør for Griniveien / Sørkedalsveien.



Figur 19: ***Hverdagsreiser voksen*** *som myk trafikant. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*
Kart øverst: Varmekart for alle respondenter.
Kart nederst til venstre: Varmekart for respondenter i vestre bosone.
Kart nederst til høyre: Varmekart for respondenter i østre bosone.



*Figur 20: **Skolevei** som myk trafikant. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*
Kart øverst: Varmekart for alle respondenter.
Kart nederst til venstre: Varmekart for respondenter i vestre bosone.
Kart nederst til høyre: Varmekart for respondenter i østre bosone.



Figur 21: ***Fritidsrute barn og unge*** *som myk trafikant. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*
Kart øverst: Varmekart for alle respondenter.
Kart nederst til venstre: Varmekart for respondenter i vestre bosone.
Kart nederst til høyre: Varmekart for respondenter i østre bosone.

Forskjeller skolevei mellom boområder: Det er stor forskjell mellom de som bor i østre og vestre sone. I vest ser man flere tyngdepunkter, der det største er Røakrysset med relativt mye aktivitet i retning Huseby skole, etterfulgt av tyngdepunkter ved Røa kirke med aktivitet mot Hovseterdalen, krysset Ekraveien / Griniveien og fra Griniveien oppover mot Bogstad skole. For barn i øst er det kun ett tydelig tyngdepunkt, mellom krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien og Huseby skole. Man ser imidlertid også aktivitet mellom Røa kirke og Hovseterdalen, og mellom øvre del av Røahagan og Voksen Skole.

Forskjeller fritidsruter for barn og unge mellom boområder: Det er markant forskjell på fritidsrutene mellom de som bor i østre og vestre sone. For de i vest ser man et klart tyngdepunkt mellom krysset Bjerkebakken / Ekraveien / Griniveien og videre ned langs Harald Løvenskiolds vei, samt videre ned i retning Røabanen. Det er også et tyngdepunkt ved Røakrysset. For barn og unge i øst er det ett stort tyngdepunkt som strekker seg langs Hovseterdalen, samt et mindre tyngdepunkt i krysset Sørkedalsveien / Snargangen i retning Lilleveien. I tillegg er det et lite tyngdepunkt ved Ostadalsveien og Røaveien mot ballbingen på sørsiden av Røabadet

Oppholdssteder

Røa sentrum: Røa sentrum står frem som det mest fremtredende tyngdepunktet for opphold (se figur 23 og figur 23). Særlig kommer Røa torg, sør for Røakrysset, frem som et viktig oppholdssted. Her er det mange som nevner at de bruker kaféer og andre serveringstilbud, biblioteket, svømmehallen, treningssenter og butikkene som er der. Det er også mange som trekker frem at det er et sosialt møtested der de treffer venner og familie.

«Her er det mange butikker, kafeer, bibliotek, lege, samt andre fellesarealer. Områder det er veldig fint å oppholde seg, hvis det ikke hadde vært for det fæle krysset og alle bilene» [kommentar til Røa sentrum]

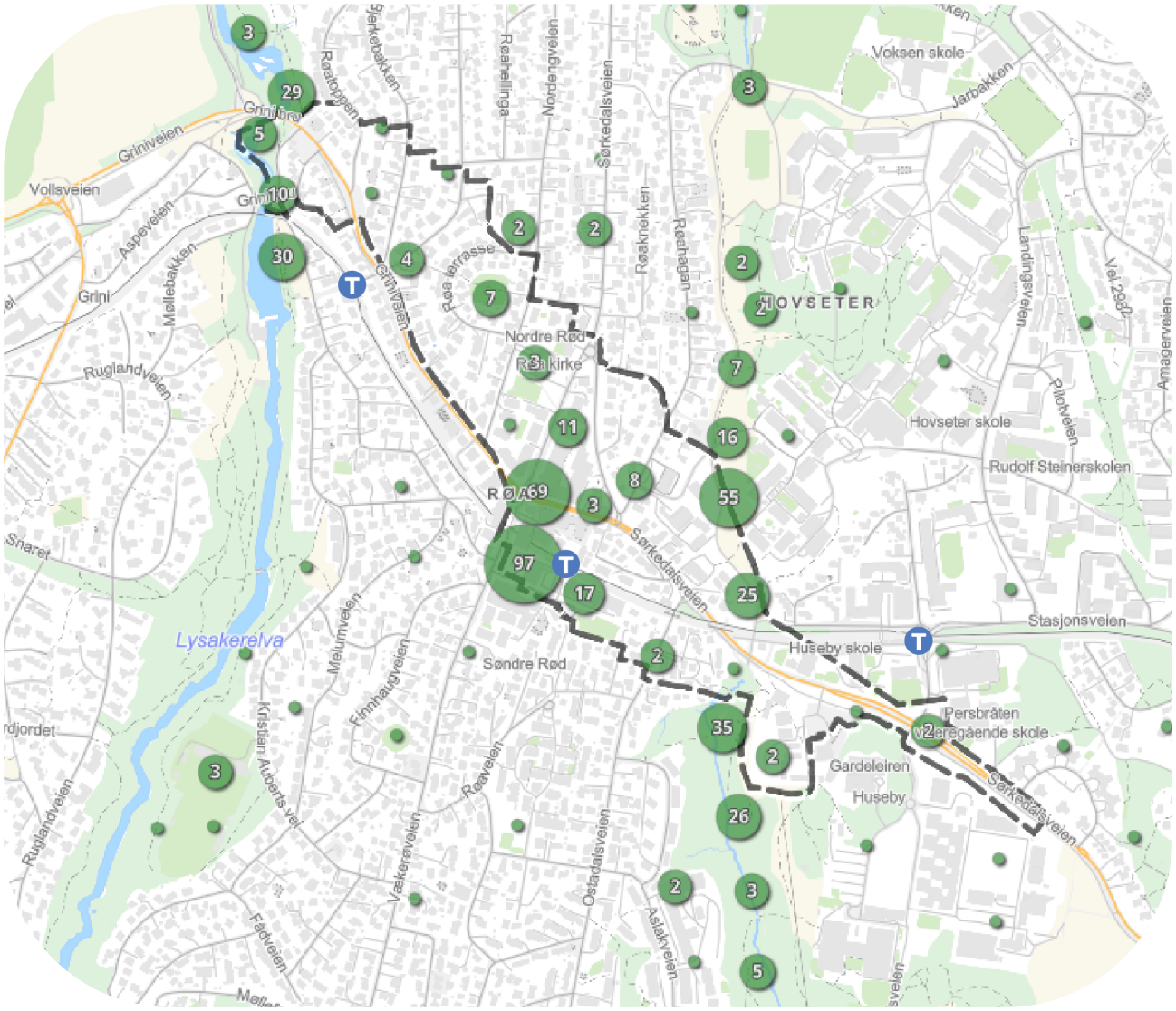
Hovseterdalen og Mærradalen: En betydelig andel nevner bruk av Hovseterdalen og Mærradalen til turer og skiturer, hundelufting, lek og trening. Det er noe mer markant bruk av Hovseterdalen sammenlignet med Mærradalen. For barn og unge er det i all hovedsak Hovseterdalen som er markert som et oppholdssted.

«Tur/ frisk luft, leke med barn.» [kommentar til Hovseterdalen]

Områder langs Lysakerelva: Lysakerelva sør for Grini bru, ved Svingen terrasse, markeres som et relativt mye brukt område for tur, trening og bading. Området er markert både av voksne og som oppholdssted for barn og unge.

«Bade, rekreasjon, joggetur, utflukt med barna» [kommentar til Grinidammen]

Fritidsområde voksne

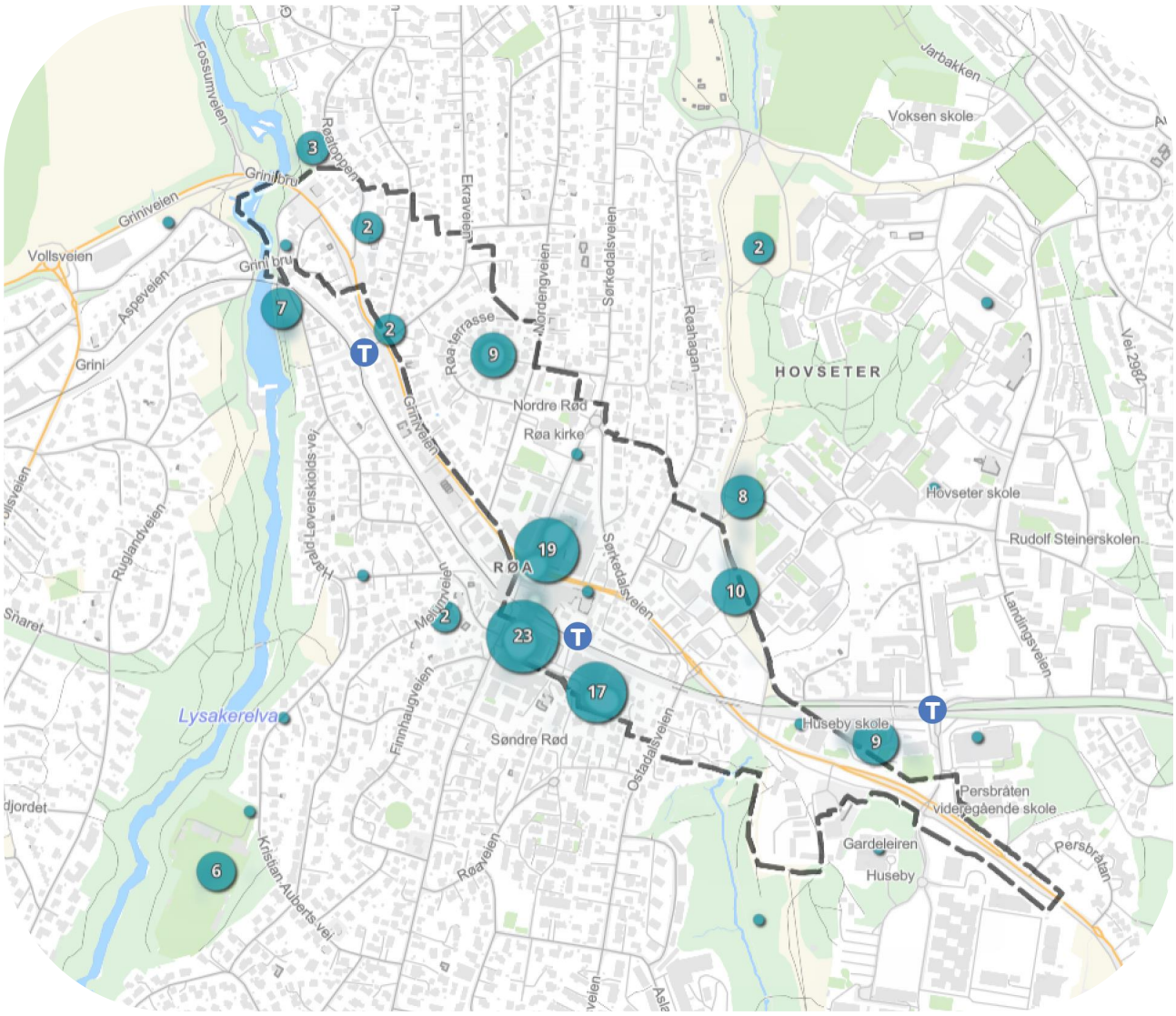


Figur 22: Fritidsområder voksne - punktfordeling. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.

Forskjeller i bruk mellom boområdene:

Et relativ tydelig mønster er at de voksne som bor i østre sone i større grad bruker Mærradalen og Hovseterdalen som fritidsområde, mens de som bor i vestre sone bruker Lysakerelva. Beboere i begge sonene bruker Røa sentrum. De som bor i gul sone bruker alle tre områdene.

Oppholdssted barn og unge



Figur 23: Oppholdssteder barn og unge - punktfordeling. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.

Forskjeller i bruk mellom boområdene:

For barn og unge ser man at de som bor i østre sone bruker Hovseterdalen, Hovseter skole og Røa sentrum som oppholdssted, mens de i vestre sone bruker Grinidammen, Røabanen, en lekeplass ved Røa terrasse og Røa sentrum som oppholdssted. Barn som bor i gul sone bruker hovedsakelig Røa sentrum i tillegg til Røabanen i vest og Hovseterdalen i øst.

Mislikte områder

Røakrysset: Krysset oppleves både som utrygt (se figur 24), en barriere for ferdsel (se figur 25), og som utfordrende med tanke på universell utforming (se figur 26). Utfordringene er særlig knyttet til trafikkavviklingen. Noen forteller om at de ikke rekker å komme seg over krysset i tide, at det er ubehagelig å sykle der som følge av all trafikken, og at kjøretøy tar risiko for å komme seg gjennom krysset. Noen trekker også frem utfordringer med sperrede fortau i forbindelse med anleggsarbeid, samt at støynivået skaper utfordringer for orientering.

«Røakrysset er til tider kraftig trafikkert og mange sjåfører tar sjanser, kjører på rødt, kommer seg ikke ut av krysset og sperrer for andre kjøretøy og myke trafikanter» [kommentar til Røakrysset]

«Vanskelig å krysse Røakrysset på handletur med barn, hindrer ferdsel fra nord til sør, og vestsiden av veien er helt avsondret fra sentrum i praksis» [kommentar til Røakrysset]

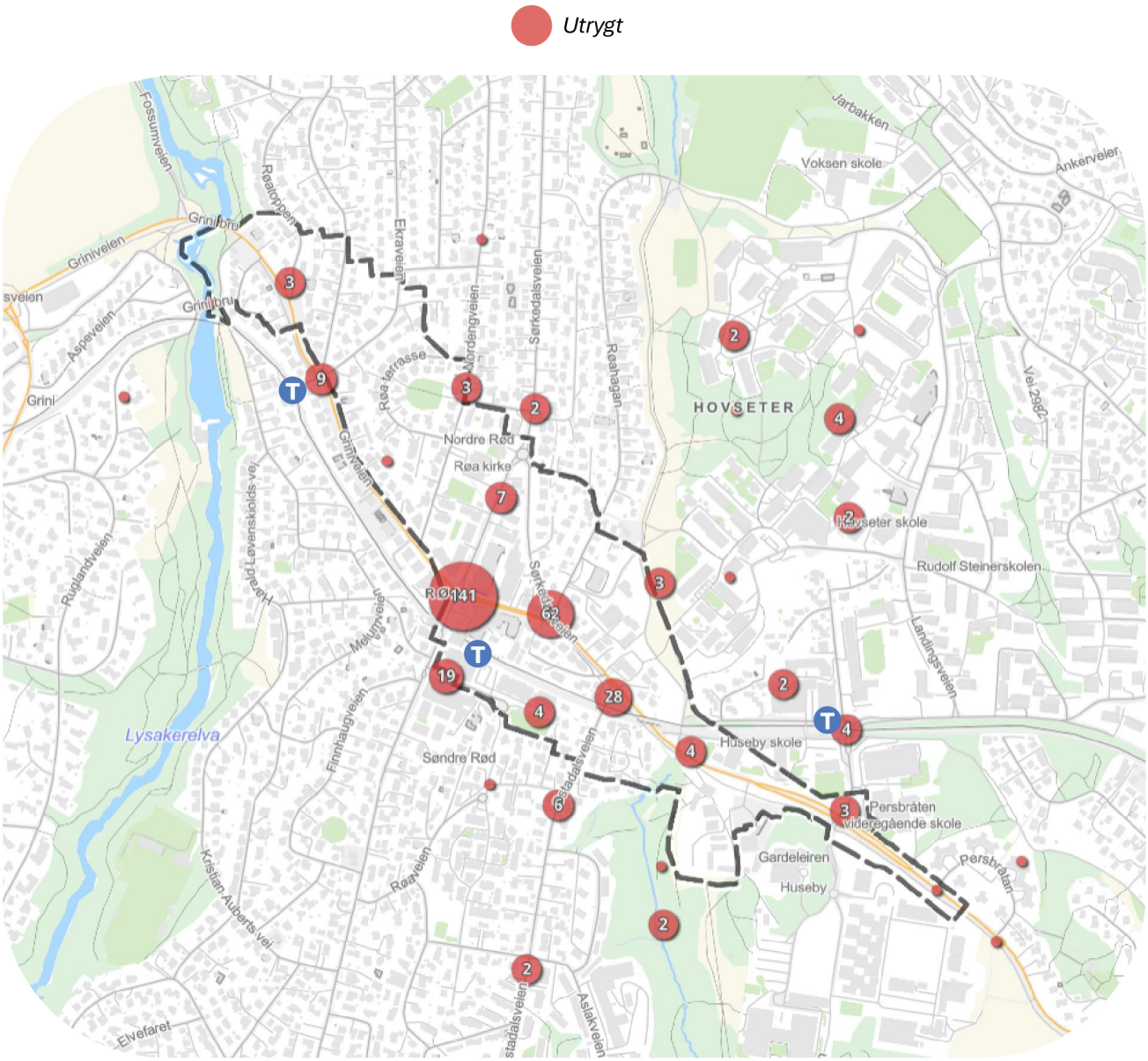
«Det har vært og er fremdeles ekstremt mye arbeid i og rundt Røakrysset. Myke trafikanter har til tider blitt sluset ut i veibanen uten beskyttelse og det har vært ekstremt vanskelig for eldre og de med barnevogn å komme seg frem. Farlig for barn når tung trafikk kommer ut av byggetomt» [kommentar til Røakrysset]

Krysset Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan: Krysset oppleves som et uoversiktlig kryss som er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter, men også for bilister ved at sikten er dårlig. Noen trekker spesifikt frem at fotgjengerfeltene er uheldig plassert.

«Kommet et fotgjengerfelt som gjør det litt mer trafikkfarlig fra Røahagan til sentrum av Røa da bilene ikke er oppmerksomme på at gående / syklende kommer den veien» [kommentar til Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan]

Krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien: også her får trafikkbildet mye fokus, men flere innspill omhandler også manglende fotgjengerfelt. I tillegg har det kommet innspill om at snarveien fra Ostadalsveien til T-banen kun har trapper, og at den dermed ikke er tilgjengelig for syklister, rullestolbrukere eller folk med barnevogn.

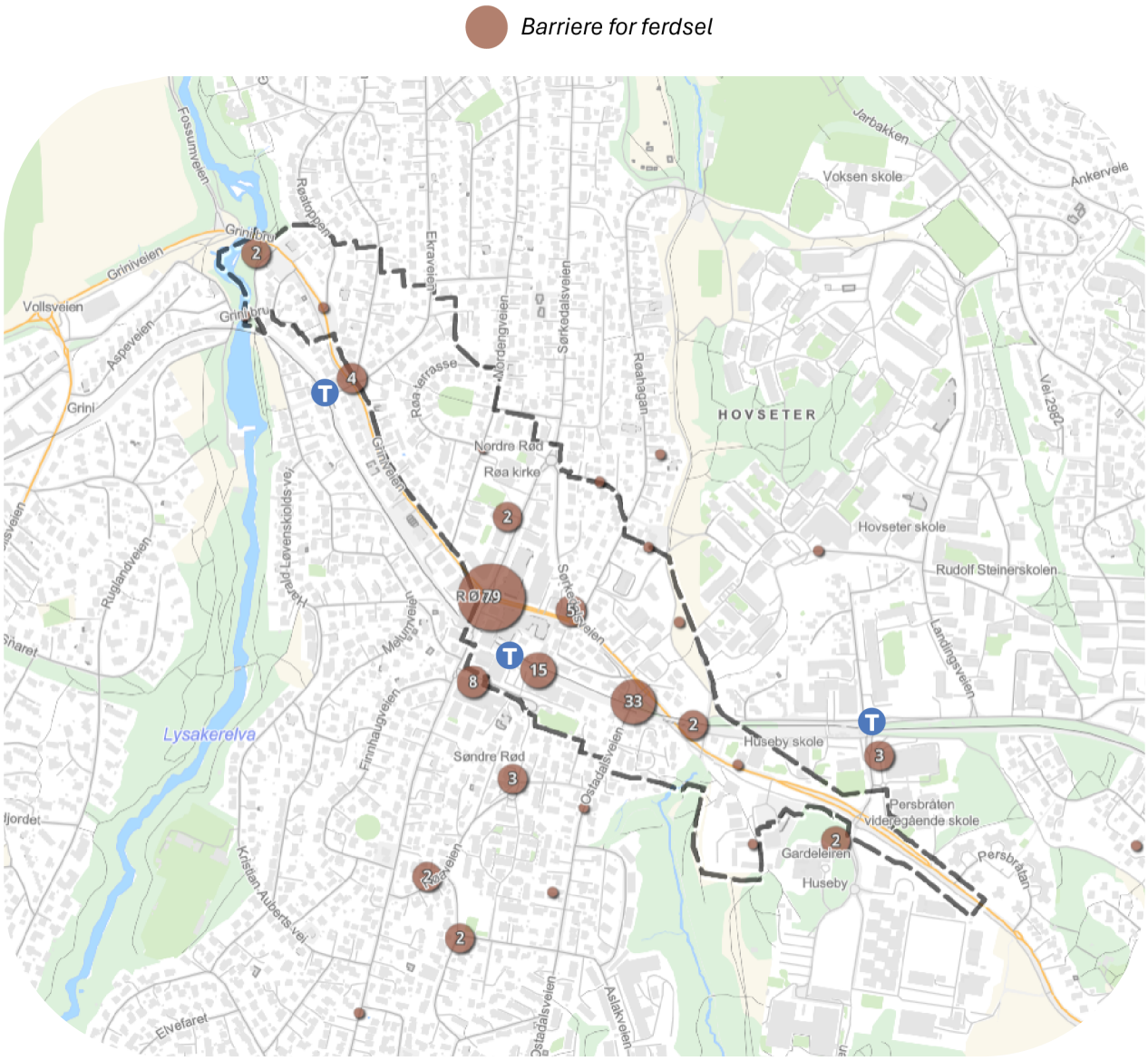
«Trapper, passer dårlig for syklister/barnevogner/de som er litt dårlig til beins» [kommentar til snarvei mellom Ostadalsveien og T-banen]



Figur 24: Opplevd utrygghet - punktfordeling. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.

Forskjeller i trygghet mellom boområdene:

For beboere i vestre sone ser man at de hovedsakelig markerer Røa sentrum som utrygt, i tillegg til krysset Ekraveien / Griniveien og krysset Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan. De som bor i øst markerer Røa sentrum, krysset Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan, og krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien som utrygt. De som bor i gul sone markerer alle områdene, i tillegg til krysset mellom Røatoppen og Griniveien i vest, som utrygge.

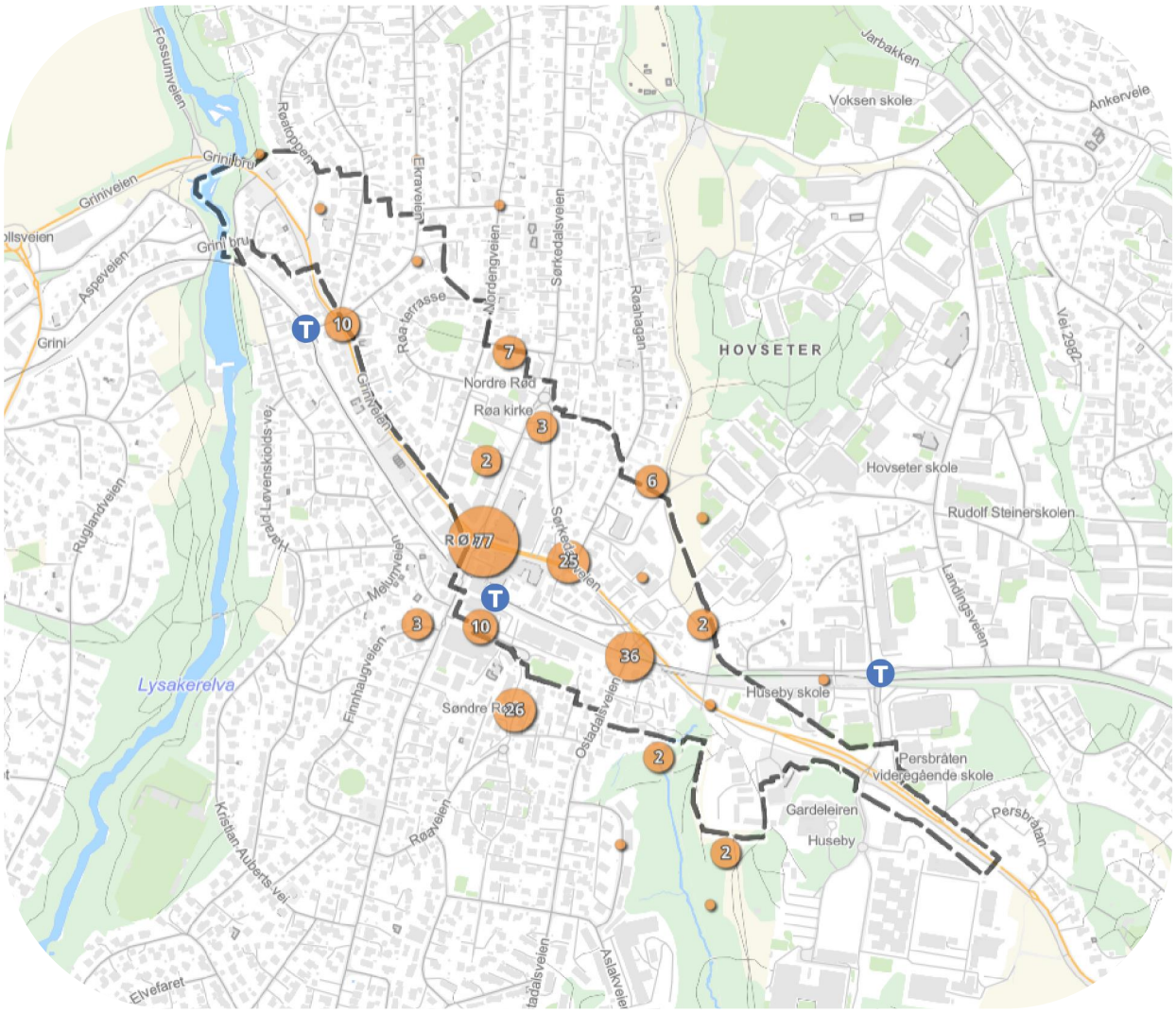


Figur 25: Barriere for ferdsel - punktfordeling. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.

Forskjeller i opplevde barrierer mellom boområdene:

Beboere i vestre sone markerer i hovedsak Røa sentrum som en barriere for ferdsel, i tillegg til noen få markeringer i krysset Ekraveien / Griniveien. De som bor i øst markerer også hovedsakelig Røa sentrum, i tillegg til snarveien mellom T-banen og Ostadalsveien som kun har trapp. Videre er det enkelte markeringer ved Smedhaugen fra beboere i øst, der de påpeker manglende forbindelse mellom boligområdet og Røa Torg samt T-banen. De som bor i gul sone markerer alle områdene nevnt over.

Mangelfull universell utforming



Figur 26: Utfordringer med universell utforming - punktfordeling. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.

Forskjeller i manglende universell utforming mellom boområdene:

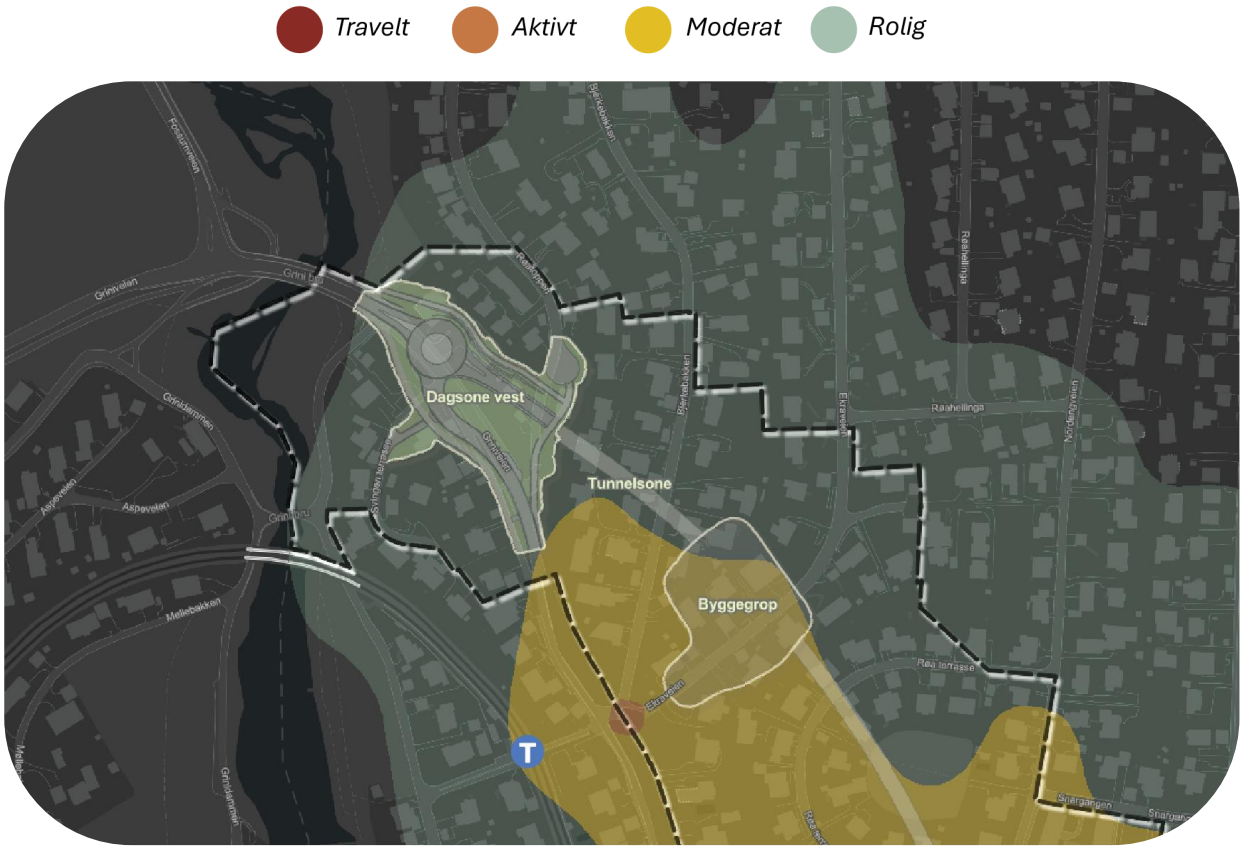
Beboere i vestre sone markerer hovedsakelig Røa sentrum, etterfulgt av krysset Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan, og krysset Ekraveien / Griniveien. I vest er det også flere som kommenterer fortauskanten i Snargangen som for høy. I øst markeres Røakrysset og krysset Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan tilnærmet like mye, etterfulgt av Røaveien og deretter snarveien mellom T-banen og Ostadalsveien. De som bor i gul sone markerer hovedsakelig Røakrysset, Røaveien, krysset Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan og snarveien mellom T-banen og Ostadalsveien.

5.4.4 Vestre tunnelinngang

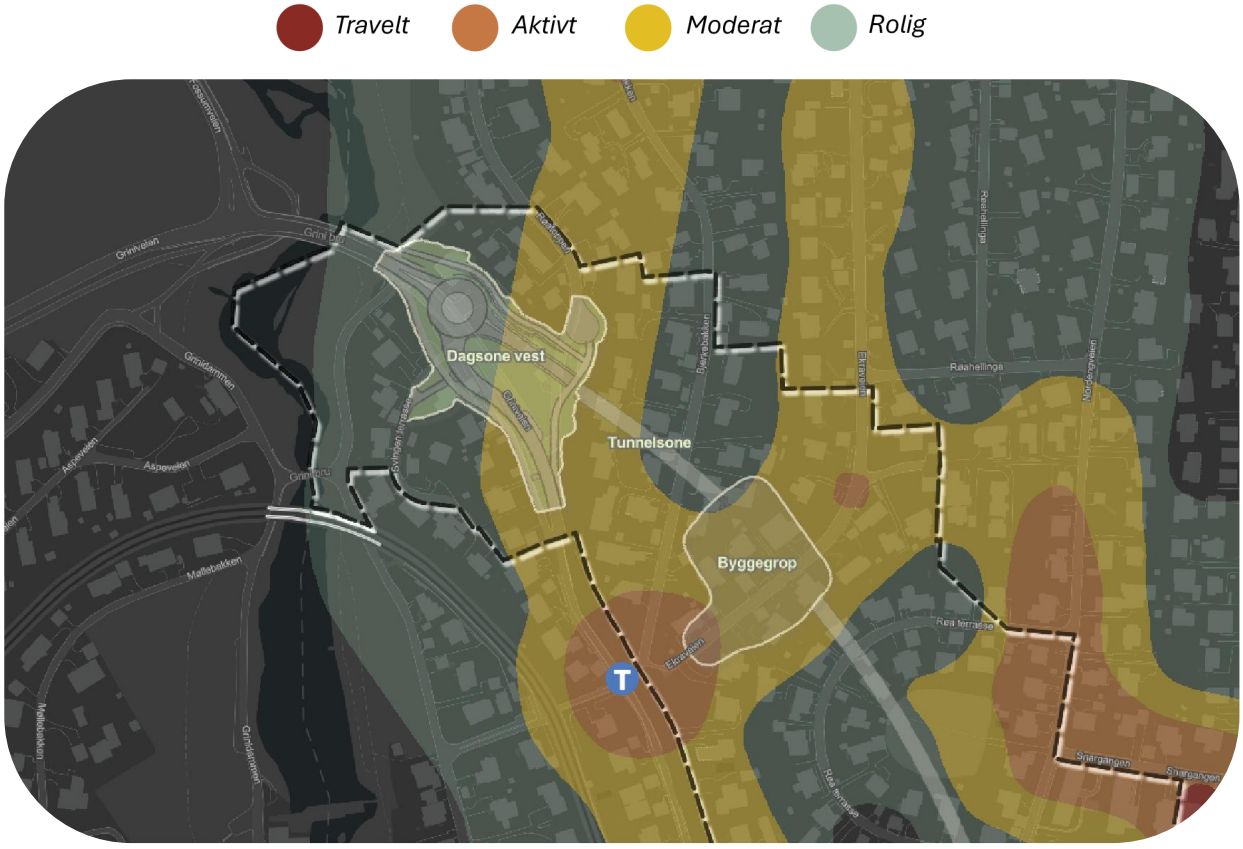
Bevegelsesakser

Når det gjelder bevegelsesakser som kan berøres av tunnelinngang i vest, berøres hverdagsruter for voksne (til arbeid, skole eller andre faste hverdagsaktiviteter) tilsynelatende i liten grad, foruten en moderat brukt del av hverdagsruten som kan berøres av en eventuell byggegrop, se figur 27.

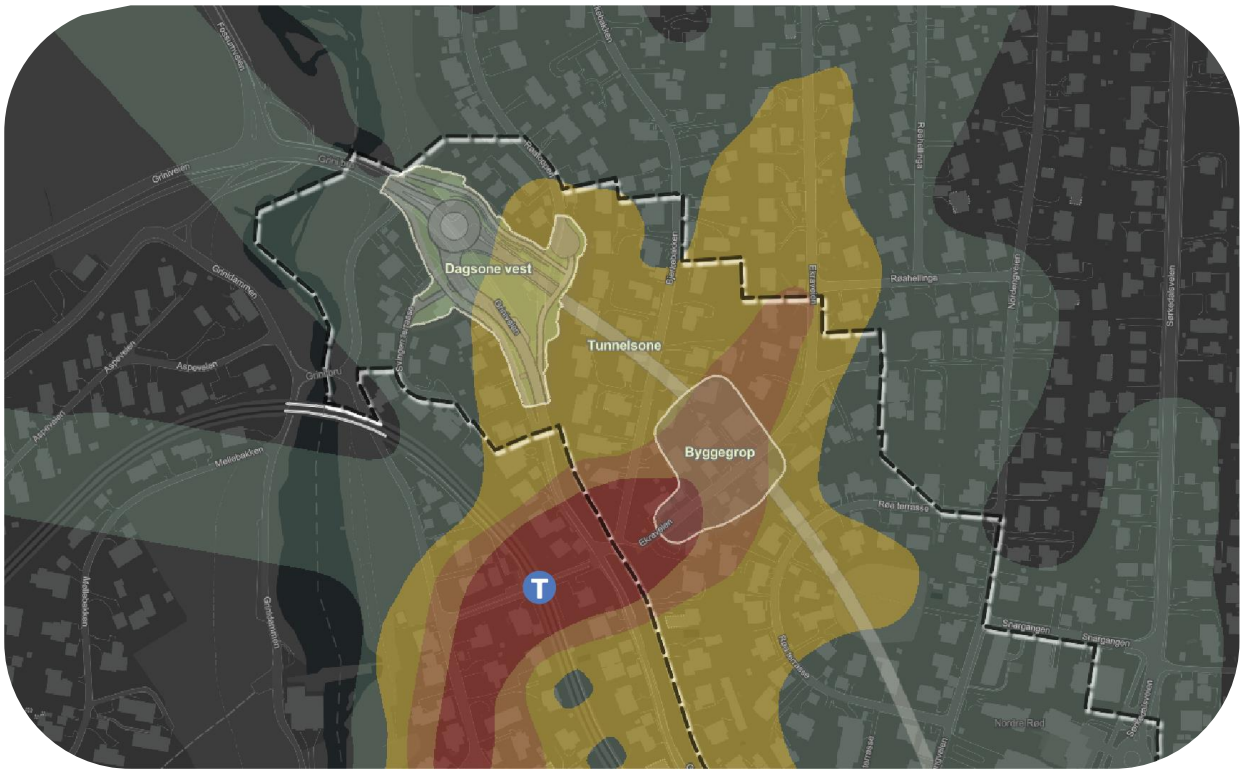
Skoleveier og fritidsruter for barn og unge berøres i større grad (se figur 28 og figur 29). Særlig gjelder det akser fra Ekraveien som krysser Griniveien, ettersom disse kan berøres av en eventuell byggegrop, samt i noen grad akser som går langs Røatoppen til / fra Griniveien.



Figur 27: ***Hverdagsreiser voksen*** *som myk trafikant. Vest. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*



Figur 28: ***Skolevei*** *barn og unge. Vest. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*



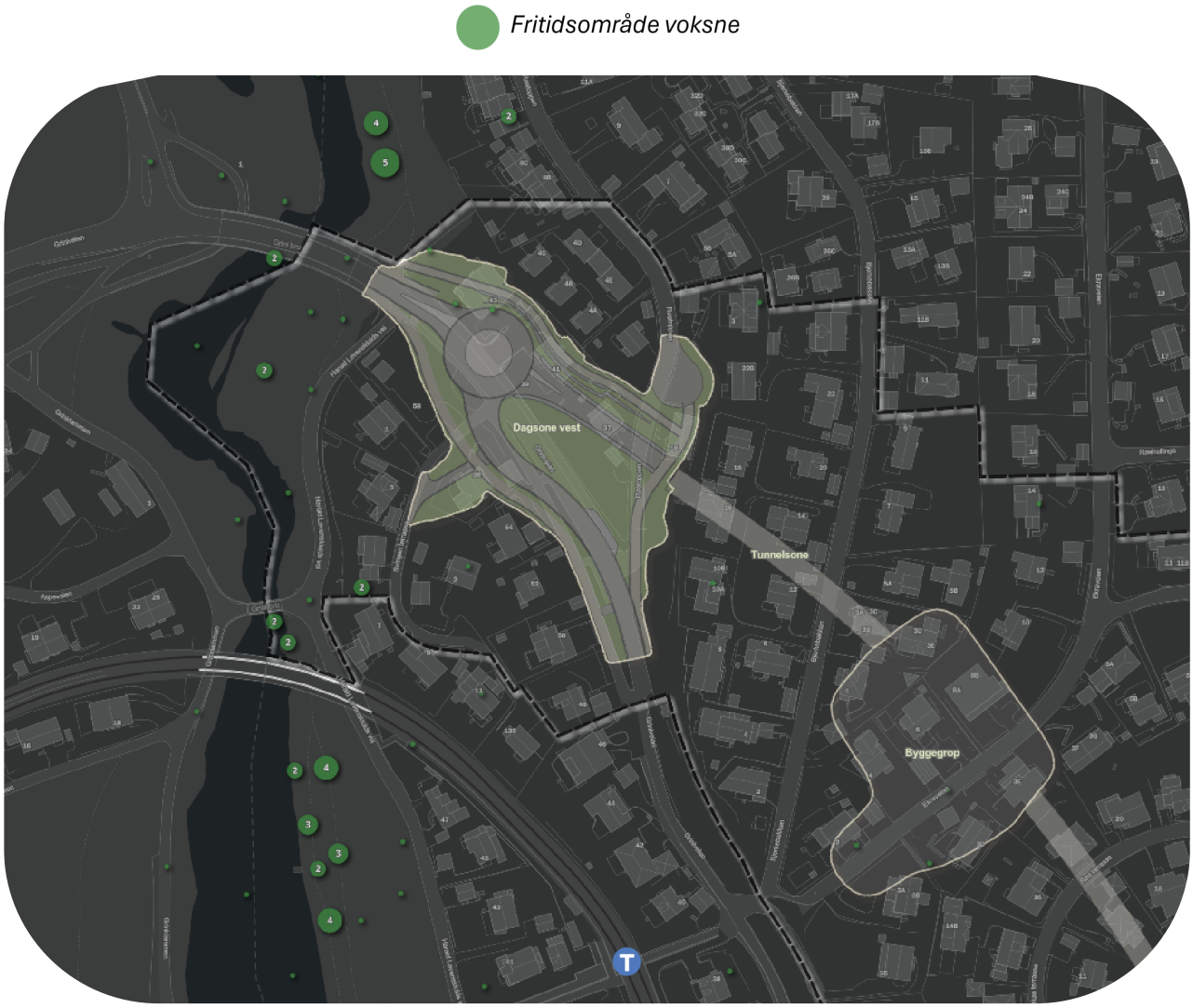
Figur 29: ***Fritidsruter*** *barn og unge. Vest. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*

Oppholdssteder

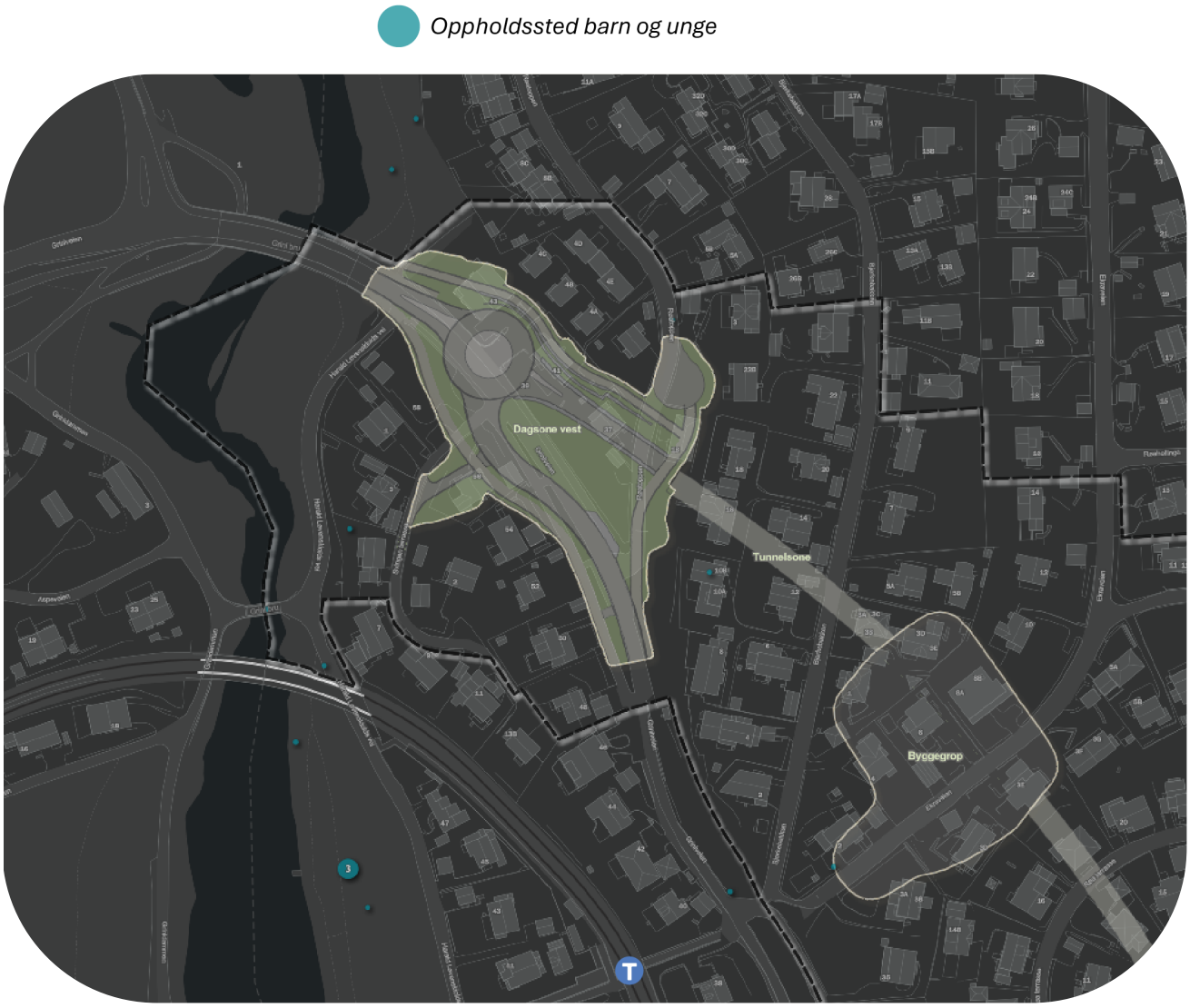
Ser man på fritidsområder for voksne og oppholdssteder for barn og unge, ser man klynger av bruk langs Lysakerelva, se figur 30 og figur 31. Det er imidlertid ingen av områdene som berøres direkte av tunnelinngangen i vest. Her er det imidlertid viktig å merke seg at tilgjengelighet til disse områdene kan påvirkes.

Grinidammen: Ved Grinidammen er det markert noe bruk for både voksne og barn. Området brukes mye til bading, men også noe fisking og tur langs elva.

Lysakerelva nord for Grini bru: Nord for Grini bru er det hovedsakelig voksnes fritidsbruk som er markert. Her er det mest utpreget bruk knyttet til turgåing og løping, med noe innslag av bading.



Figur 30: ***Fritidsområder voksne*** *- punktformat. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*



Figur 31: ***Oppholdssteder barn og unge****. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*

Mislikte steder

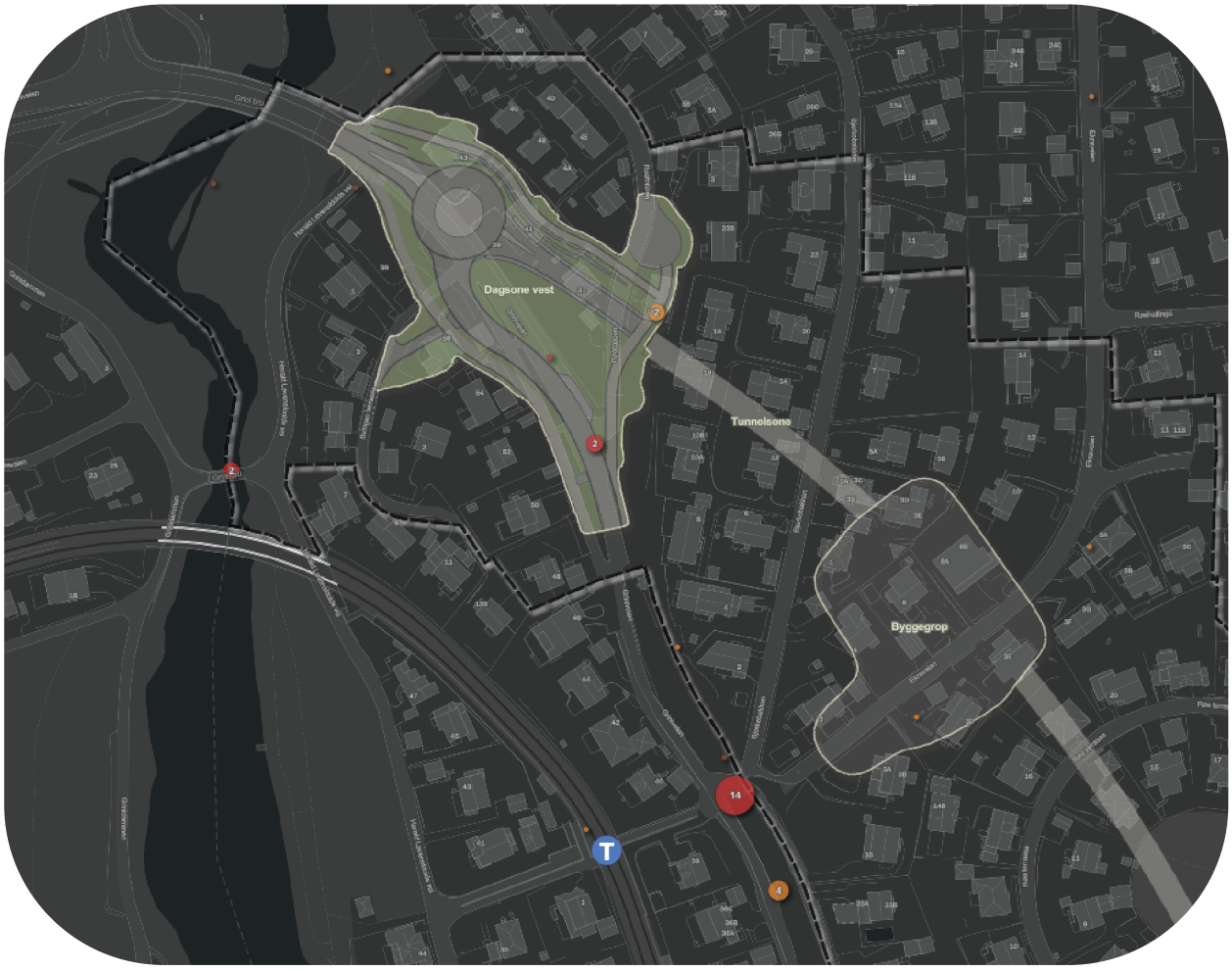
Ekraveien / Griniveien: Flere trekker frem dette krysset som et krevende kryss. Kjøring i høy hastighet, dårlig samsvar mellom fotgjengerovergang og naturlige ganglinjer og kryssing av veien på rødt lys, trekkes frem som uromomenter.

> *«Krysset over veien [ved Ekraveien] etter ombygging er lagt høyere opp, slik at minst halvparten av de som skal krysse til/fra T-bane med dårlig tid (ikke minst skoleungdom) løper rett ut i veien der hvor det er naturlig å gå, går ikke opp til et lyskryss for så å gå ned igjen» [kommentar til krysset Ekraveien / Griniveien]*

Røatoppen til Griniveien: Her meldes det om at det burde vært fotgjengerovergang, ettersom det er et naturlig krysningspunkt for fotgjengere som kommer til og fra Røatoppen.

> *«Burde vært gangfelt her. Dette er en veldig naturlig overgang mellom boligområdene og t-banen/Røa sentrum/Røabanen. Mange barn løper over her.» [kommentar til Røatoppen / Griniveien]*

Mangelfull universell utforming *Utrygt* *Barriere for ferdsel*



Figur 32: Mislikte steder - samlekart mangelfull universell utforming, utrygge steder, og opplevde barrierer. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.

5.4.5 Østre tunnelinnganger

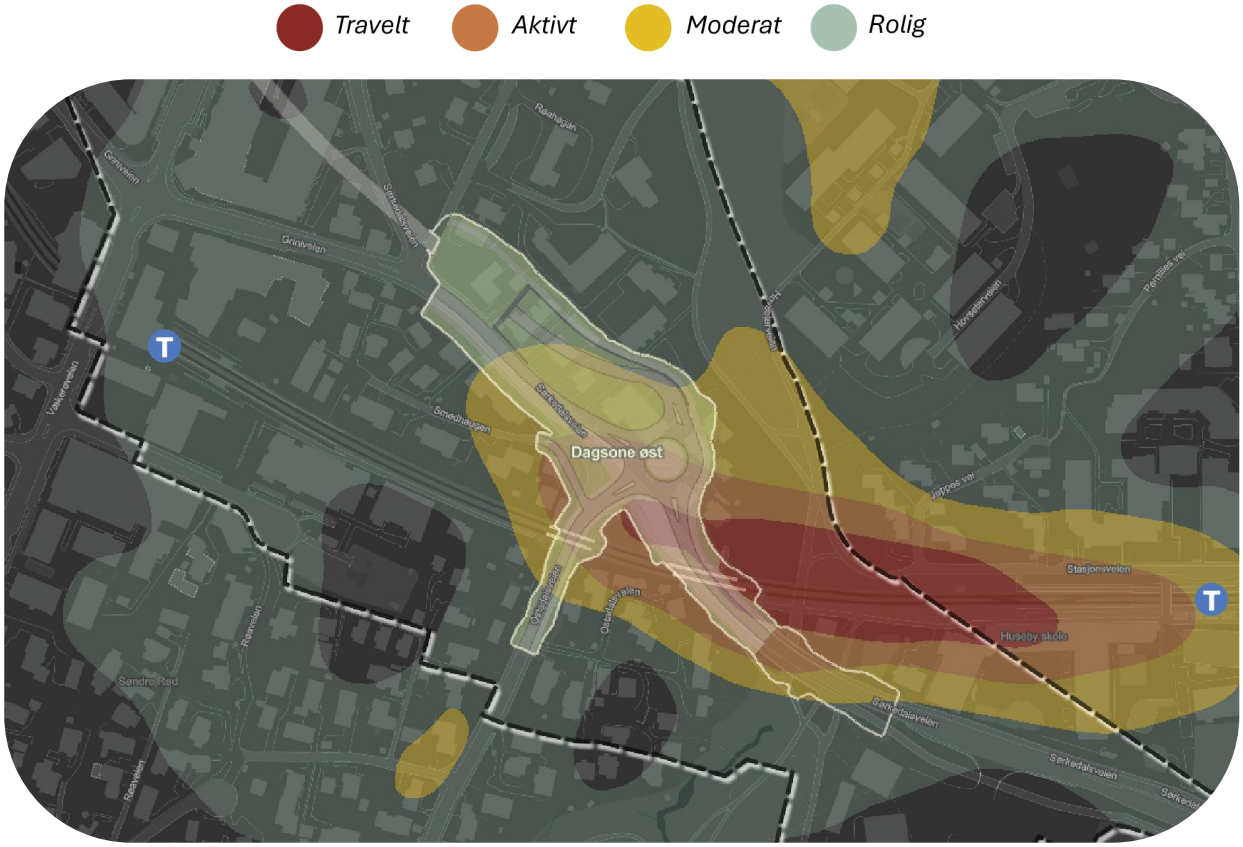
Bevegelsesakser

Moderat til aktivt brukte hverdagsruter for voksne (til arbeid, skole eller andre faste hverdagsaktiviteter) berøres av tunnelalternativer i øst. I hvor stor grad hverdagsrutene berøres varierer noe mellom alternativene (se figur 33 for alternativ 1 og vedlegg 4 for de andre alternativene).

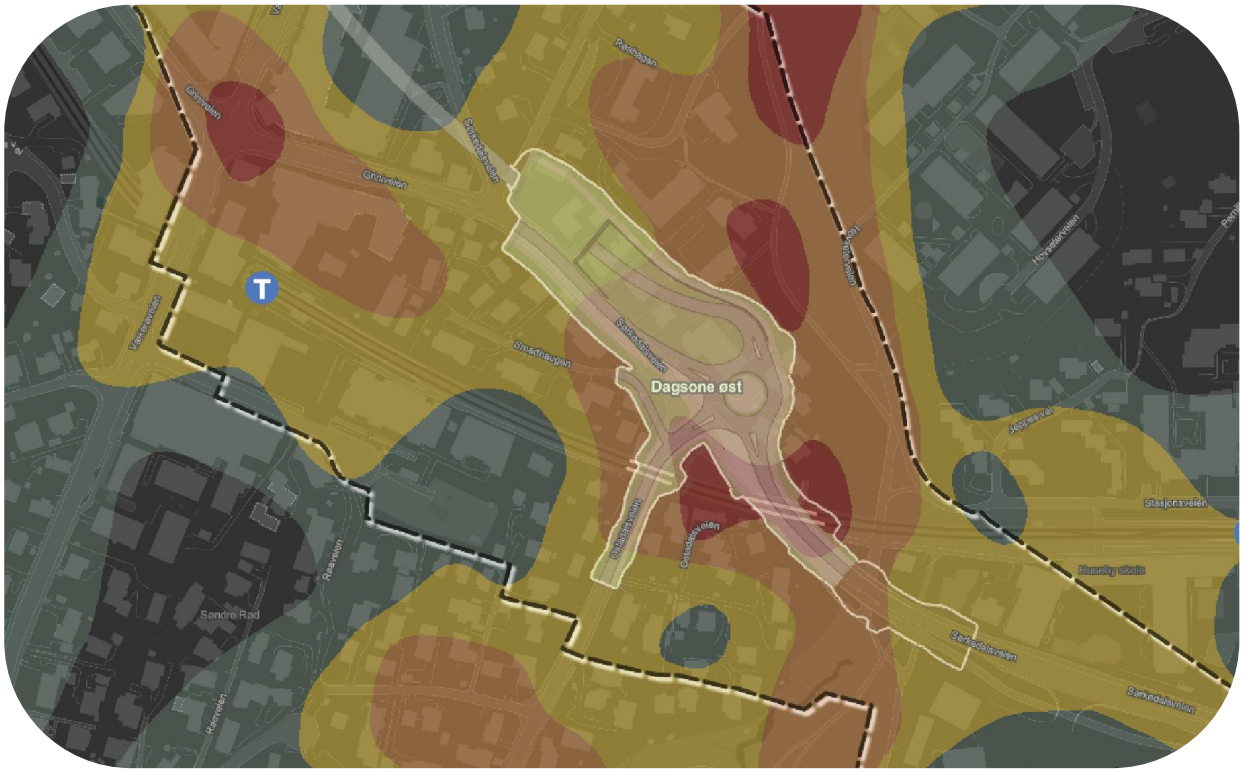
Når det gjelder skolevei og fritidsruter for barn og unge, berøres disse i større grad. Her berører alle tunnelalternativene en travel del av både skoleveien og fritidsruten til barn og unge (se figur 34 og 35 for alternativ 1 og vedlegg 4 for de andre alternativene).



Figur 33: ***Hverdagsreiser voksen*** *myk trafikant - Alternativ 1. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*



Figur 34: ***Skolevei*** *myk trafikant - Alternativ 1. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*



Figur 35: ***Fritidsruter barn og unge*** *myk trafikant - Alternativ 1. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*

Oppholdssteder

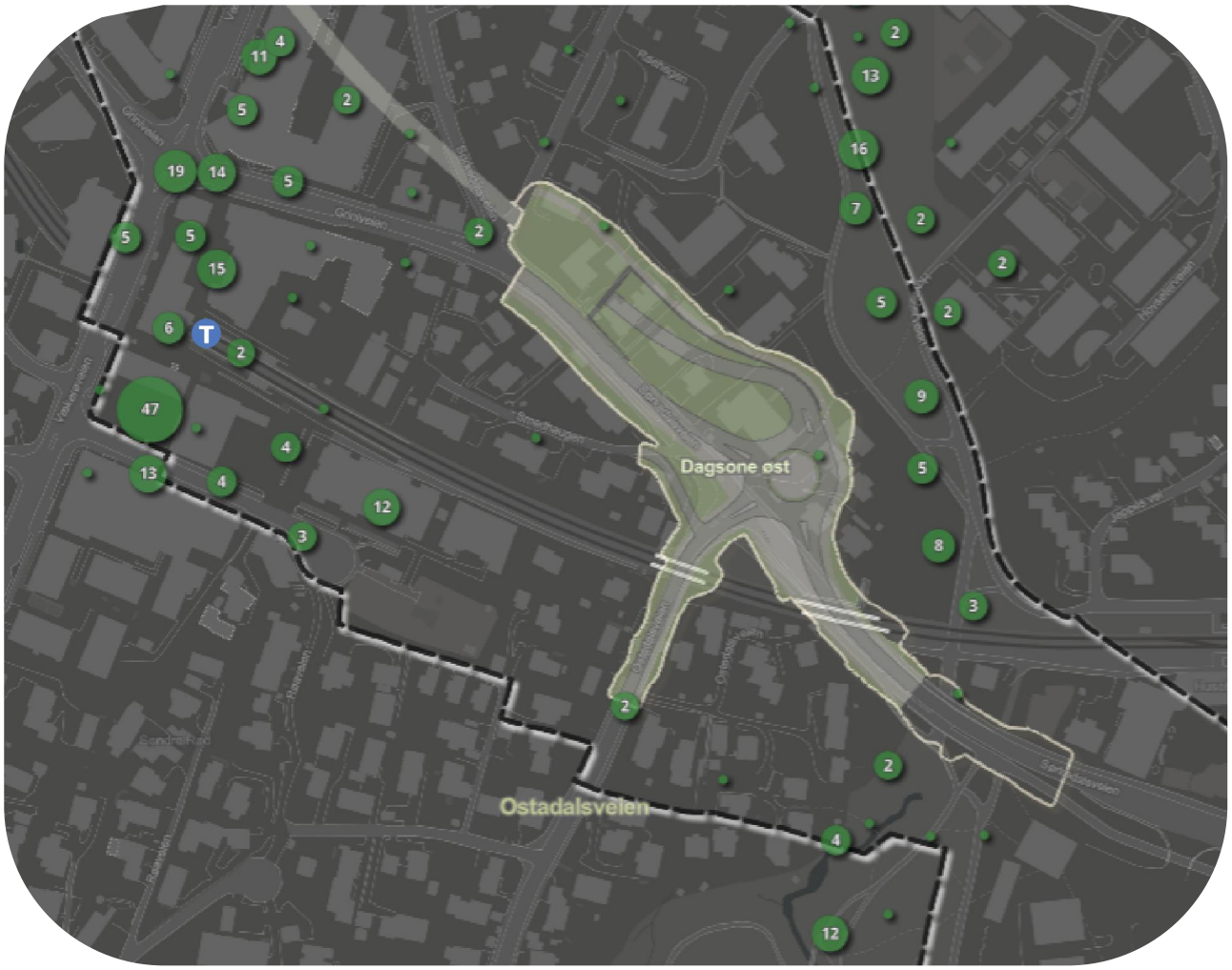
Tre av alternativene i øst (1, 3 og 5) ligger tett opp til Mærradalen, som er et mye brukt fritidsområde for voksne. Også barn bruker dette som oppholdssted, men for barn og unge er det tilsynelatende Hovseterdalen nord for Huseby skole som er mest brukt.

Røa sentrum: Som beskrevet tidligere brukes Røa sentrum mye til diverse servicetilbud. Se beskrivelse av bruk på s. 27.

Mærradalen og Hovseterdalen: Både Mærradalen og Hovseterdalen brukes mye til tur og trening. Flere beskriver at de går fra Mærradalen til Bogstad og videre inn i marka. Basert på markeringene i kart, fremstår det som at det hovedsakelig er Hovseterdalen som er et oppholdssted for barn og unge. Her kan man imidlertid ikke utelukke at også Mærradalen ville kommet frem som et viktig oppholdssted for barn og unge, dersom responsraten på undersøkelsen hadde vært høyere.

«Alle familieaktiviteter i nærområdet foregår i og ved Hovseterdalen» [kommentar til Hovseterdalen]

Fritidsområde voksne



Figur 36: ***Fritidsområder voksne*** *- punktformat. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Alternativ 1. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*



Figur 37: ***Oppholdssteder barn og unge*** *- punktformat. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Alternativ 1. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.*

Mislikte steder

Når det gjelder opplevelse av utrygghet, barrierer for ferdsel og utfordringer knyttet til universell utforming, er det særlig krysset Griniveien / Sørkedalsveien, krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien, snarveien mellom T-banene og Ostadalsveien samt et område langs Røaveien, som oppleves som problematiske i øst.

Krysset Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan: Mange av kommentarene trekker frem at dette er et uoversiktlig kryss for både fotgjengere, syklister og bilister, at det er høy trafikkbelastning i krysset, og at det derfor oppleves som utrygt og som en barriere for ferdsel.

> *«This area is too busy, either as a walking person or biking. The pedestrian crossing east-west was drawn exactly where car stops to turn, so one has to go around. Then the pedestrian crossing north-south has to be done carefully because cars come fast here» [kommentar til Griniveien / Sørkedalsveien / Røahagan]*

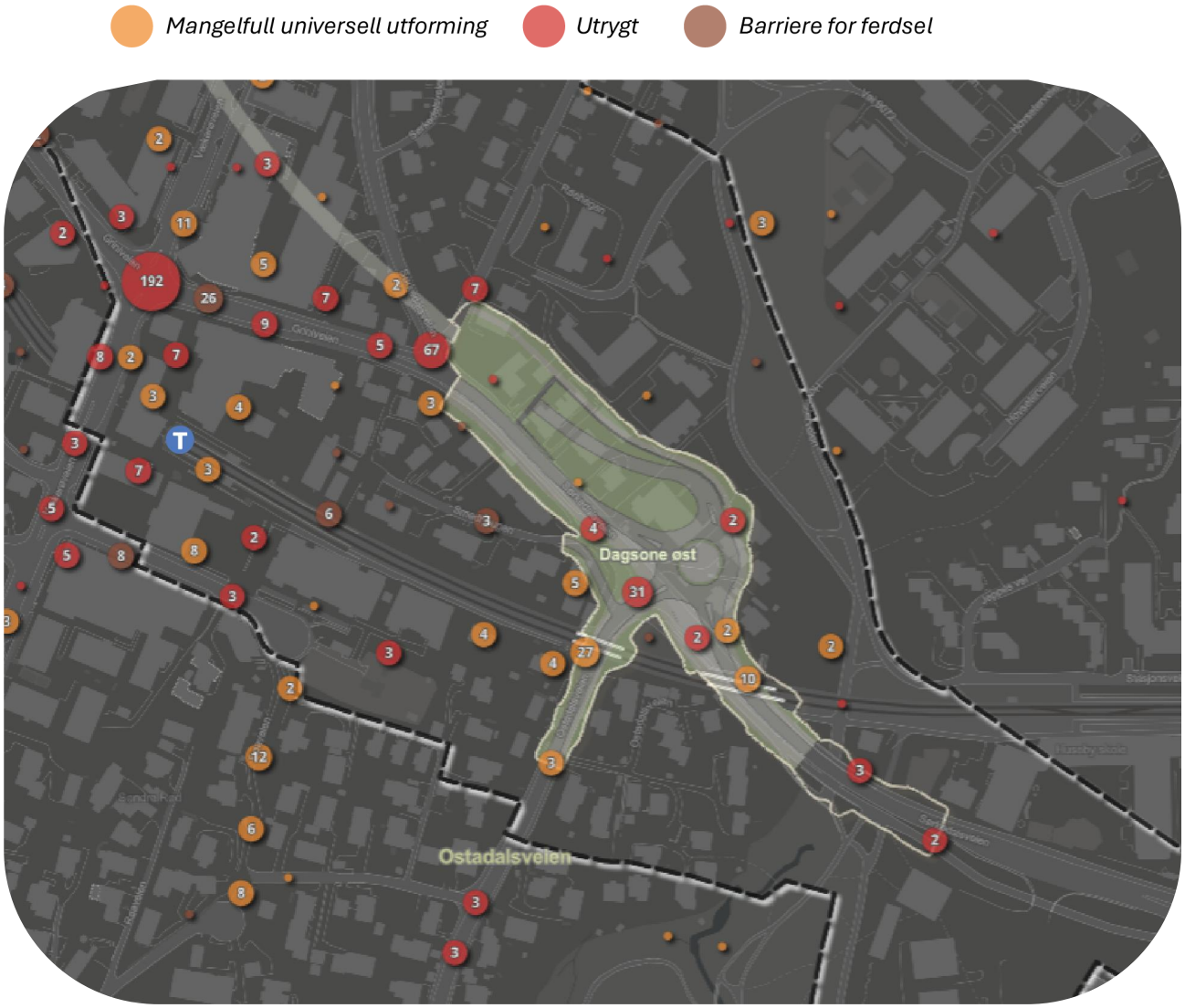
Krysset Ostadalsveien / Sørkedalsveien: Mange påpeker at infrastrukturen for gående og syklende er mangelfull, noe som bidrar til trafikkfarlige situasjoner ettersom man som myk trafikant tvinges ut i veibanen.

> *«Mangler gangvei på ene siden av veien, for å knytte sammen t-banen, og bussholdeplassen. (ikke minst koble på resten av nabolaget.) I tillegg er dette krysset viktig pulsåre for mange syklister men det er et farlig kryss, og man er enten til hinder for fotgjengere eller må sykle i bilveien» [kommentar til Ostadalsveien / Sørkedalsveien]*

Snarvei mellom T-banen og Ostadalsveien: Utfordringen her skyldes manglende universell utforming. Flere trekker frem at dette er en praktisk snarvei de gjerne skulle brukt, men den er kun er tilgjengelig for de som kan gå i trapper. Det utelukker de med sykkel, rullestolbrukere og reisende med barnevogn.

Røaveien: Samtlige kommentarer på Røaveien dreier seg om dårlig vedlikehold, med hullete dekke og dårlig brøyting vinterstid.

> «Dårlig/skjev/ujevn gangvei som brøytes dårlig om vinteren. Gjør at det er vanskelig å gå på glatt føre, har falt flere ganger.» [kommentar til Røaveien]



Figur 38: Mislikte steder - samlekart mangelfull universell utforming, utrygge steder, og opplevde barrierer. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Alternativ 1. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.

5.5 Fremtidsønsker på Røa

Når det gjelder ønsker for fremtiden, er det en tydelig tendens at de aller fleste markeringer er i tilknytning til Røa sentrum, se figur 39. Samtidig kan man også se klynger av fremtidsønsker ved Røa kirke, Grinidammen og Mærradalen / Hovseterdalen.

I tillegg til de stedfestede innspillene, reflekterer også en betydelig andel av de åpne tekstinnspillene i undersøkelsen, nettopp fremtidsønsker på Røa. Innspillene gjelder alt fra ønske om bredere tilbud av blant annet butikker og serveringssteder, til bedre barnehagedekning i området. Mange av innspillene fokuserer også på utbedring av Røakrysset og de trafikale utfordringene der (se s. 47 for eksempler på innspill).

Røa sentrum: Mange av fremtidsønskene handler om trafikksituasjonen i Røakrysset, der de fleste ønsker reduksjon i biltrafikk og bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Flere ønsker et helt bilfritt sentrum. Utover trafikksituasjonen, er det også mange av innspillene som handler om å gjøre Røa sentrum til et triveligere sentrum for opphold og rekreasjon. Blant annet er det flere som ønsker seg flere barnevennlige, trygge uteområder, områder tilrettelagt for lek, samt mer bruk av grønt i sentrumsområdet. Flere ønsker også et kommunalt bad på Røa.

«At Røa kan bli et samlet nærsenter som ikke stykkes opp av tungtrafikk/trafikk, nå overkjøres det fullstendig og kan aldri bli et godt senter uten at trafikken på en eller annen måte reduseres kraftig og det tilrettelegges bedre for gående.»

«Hyggeligere å bevege seg på Røa, få et «sentrum». Nå er det masse biler og et stort trafikk-kryss mer enn noe annet. Ønsker flere trær, mer grønt osv.
Det er blitt mange nye hus og det er ganske «kaldt»»

«Mer tilrettelegging for barn i aktivitet»

Røa kirke: Flere av fremtidsønskene ved Røa kirke handler om å opparbeide området til et mer attraktivt grøntområde, samt å tilby funksjoner for barn og unge.

«Lage en ordentlig park rundt Kirken. Den grønne huset er malplassert blant nybyggene i Røa-krysset. Huset kunne heller stått der det stod i Kirkeparken som en kafe eller møteplass.»

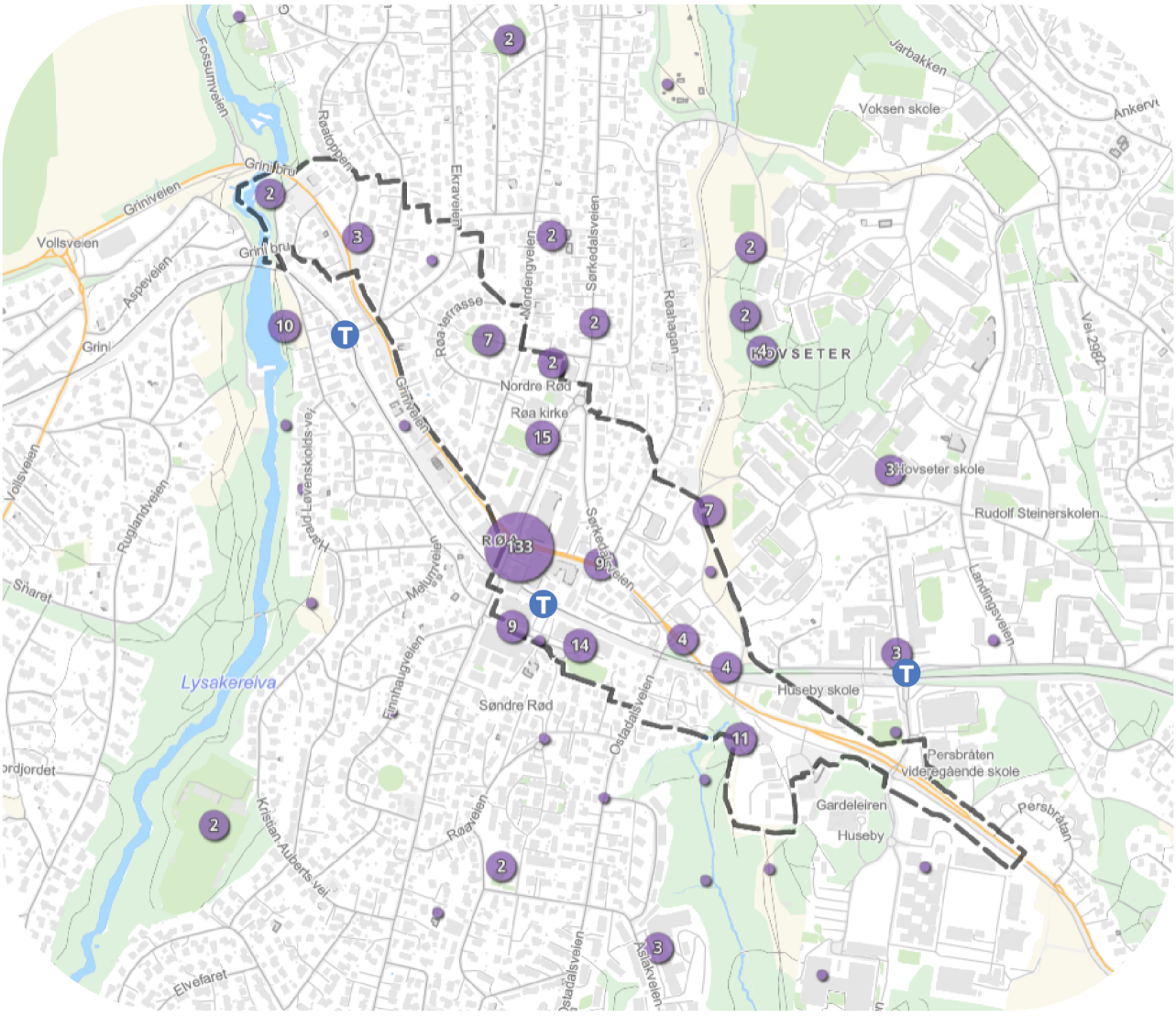
Grinidammen: Fremtidsønskene ved Grinidammen handler om bevaring av området slik det er, samt bedre tilrettelegging for bading og rekreasjon i fremtiden.

«Jeg tror Grinidammen og Grini mølle kunne vært et flott sted for rekreasjon, kunstutstillinger, badeplass med mer. Men det krever tilrettelegging og sikring.»

Mærradalen / Hovseterdalen: I både Mærradalen og Hovseterdalen er det et bredt spekter av fremtidsønsker, men flertallet av dem handler om bevaring av områdene og tilgjengelighet. I tillegg er det flere som ønsker å gjøre områdene enda mer tilrettelagt for opphold, turer og lek.

«Håper at det fortsatt vil finnes adgang til stiene nedover Merradalen fra Hovseterdalen. Setter også veldig pris på skiløyper i Hovseterdalen dersom snøforhold tillater det»

Ønske for fremtiden



Figur 39: Fremtidsønsker på Røa. Størrelse på sirkel og tall reflekterer antall innspill på stedet. Stiplet mørk linje viser planavgrensning.

Forskjeller i fremtidsønsker mellom boområdene:

For beboere i vestre sone ser man at tyngdepunktet av fremtidsønsker ligger ved Røa sentrum, etterfulgt av ved Grinidammen og Røa kirke. For beboere i øst ligger tyngdepunktene ved Røa sentrum, etterfulgt av Hovseterdalen og Mærradalen. Beboere i gul sone markerer alle områdene.

Åpne tekstinnspill som reflekterer fremtidsønsker på Røa

«Det bør vurderes å stenge Griniveien på østsiden av Røakrysset (forbi Kaffebrenneriet) for å få et sammenhengende Røa sentrum på østsiden av Vækerøveien. Ville blitt en fantastisk forbedring. Trafikken kunne ledes via rundkjøringen ved Røa kirke og samspille med en klok løsning for østre påslag til ny tunnel. Et billig og godt tiltak som virkelig ville muliggjøre et triveligere og mer sammenhengende Røa.»

-

«Åpne lyse gater, trygg ferdsel gjennom Røa sentrum»

-

«Bilfritt eller begrenset trafikk»

-

«Make Røa Great Again» – la det bli lett å trives i Røa sentrum. Fjern biltrafikken, både lastebiler øst-vest og gjennomgangstrafikken mest mulig. Næringsområdet (Løvenskiold mv.) og utbyggingen rundt Fossum i Bærum bør ikke belaste Røa.»

-

«Mange barnefamilier savner nok et sted å handle barneting og klær, annet enn lekebutikken som allerede er her»

-

«Ønsker bedre næringsliv - flere steder å samles på, som ikke bare er kafeer»

-

«Bysykler fra Røa hadde vært veldig bra»

-

«Etabler god barnehagedekning i området Bogstad Skole og nedover Ekraveien. Kjøp noen tomter og bygg barnehage. Næringsbygget i Ekraveien/Trettebakken»

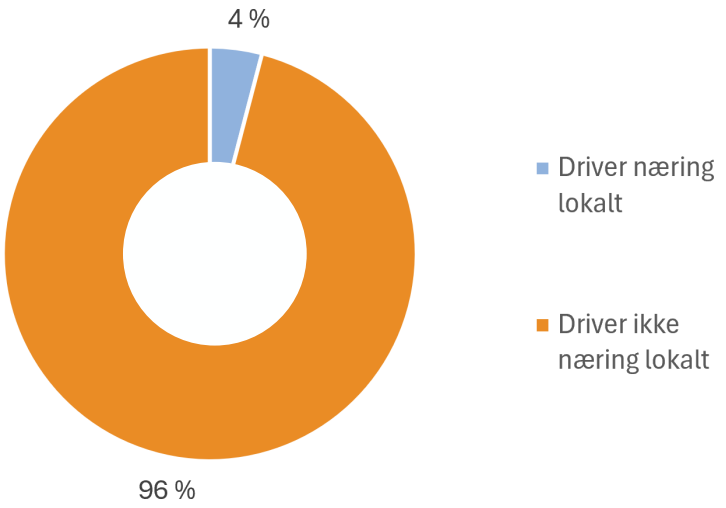
For flere tekstinnspill, se *Vedlegg 2*

5.6 Næringsdrivende på Røa

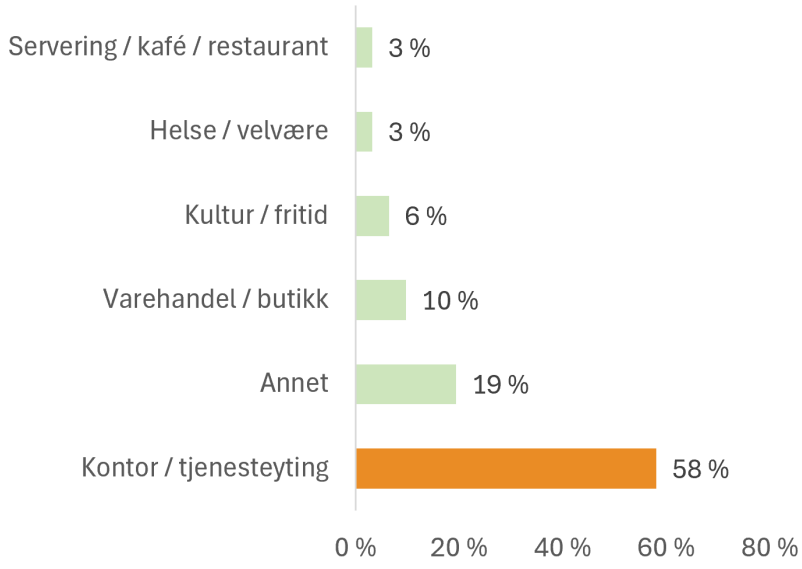
I dette delkapittelet vil spørsmål rettet spesifikt mot næringsdrivende gjennomgås.

5.6.1 Om næringsaktørene

Totalt er det 31 av 760 respondenter som oppgir at de driver næring lokalt, som utgjør 4 %, se figur 40. Blant disse er det flest som driver med kontor / tjenesteyting, etterfulgt av kategorien «annet», se figur 41. Av de som har svart annet, beskriver de følgende type næringer: nettbutikk, rørlegger, tømrer, design og eierskap i kjøpesenteret.



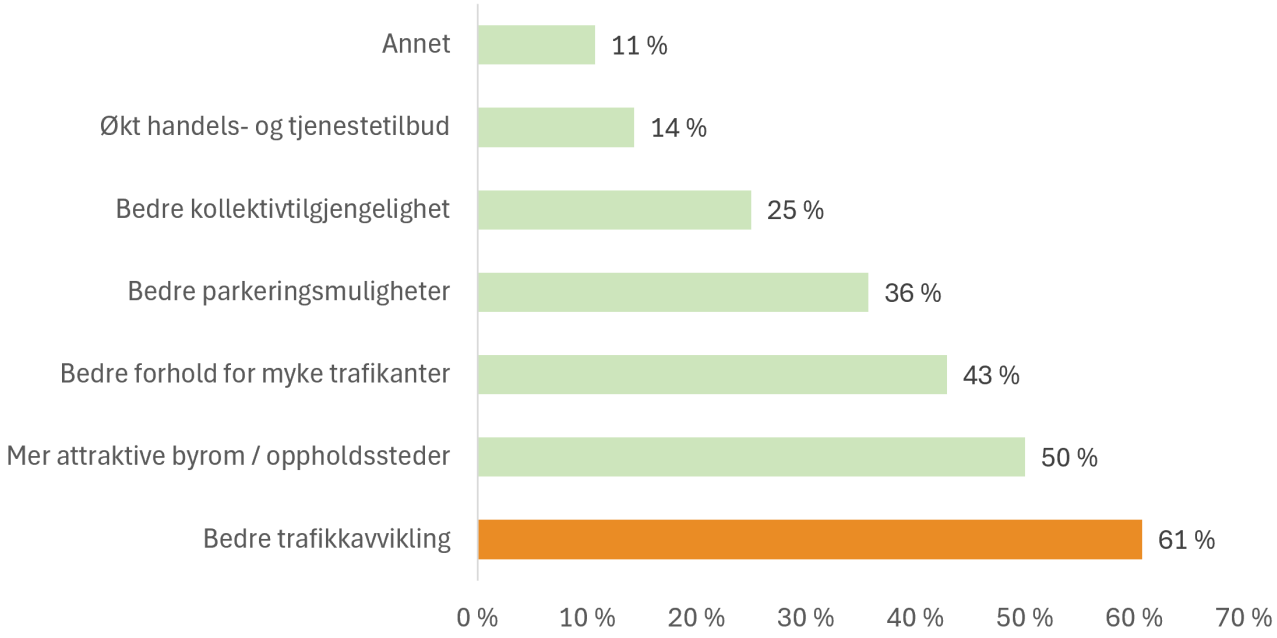
Figur 40: Næringsdrivende. Antall respondenter: 760



Figur 41: Type næring. Antall respondenter: 31

5.6.2 Røa som fremtidig handels- og næringspunkt

På spørsmål om hva som skal til for at Røa skal fungere bedre som handels- og næringspunkt i fremtiden kommer «bedre trafikkavvikling» frem som det mest valgte alternativet, etterfulgt av mer attraktive byrom / oppholdssteder og bedre forhold for myke trafikanter, se figur 42. En betydelig andel oppgir også bedre parkeringsmuligheter som viktig. Behov for parkeringsplasser kommer også frem i tekstinnspillene fra de som driver håndverksnæring. Av de som har svart «annet» på hva som skal til for at Røa skal fungere bedre, beskrives følgende: mer kulturtilbud (kino, konsertlokaler etc.) og færre biler.



Figur 42: Hva skal til for at Røa fungerer bedre som handels- og næringspunkt. Flervalg mulig. Antall respondenter: 28

Tekstinnspill fra næringsdrivende

«Min virksomhet vil bli ekstremt negativt påvirket dersom det oppstår for mye støy under byggeperioden. Det kan være karrieredrepende dersom jeg ikke får et annet sted å jobbe.»

-

«Vi driver håndverksvirksomhet, og er avhengig av å kjøre til våre kunder på hele Røa, derfor også viktig å ikke sperre all trafikk i Røakrysset, det vil uansett bli bedre for alle med tunell»

Flere tekstinnspill, se *Vedlegg 2*

6 Bruk av funnene

Funnene fra undersøkelsen vil, sammen med innsikt fra øvrige medvirkningsaktiviteter (se oversikt på s. 4), inngå som en viktig del av kunnskapsgrunnlaget for den videre planleggingen. Innsikten skal blant annet brukes til å belyse konsekvenser av tunnelalternativene i konsekvensutredningene, og inngå som en del av kunnskapsgrunnlaget for vurdering av løsninger i reguleringsplanen og den videre prosjekteringen av tunnelen.

Oppsummeringer av medvirkningsaktivitetene på s. 4 i dette dokumentet publiseres på Slik bygger vi Oslo fortløpende. Se oversikten for hvilken aktivitet som er neste i rekken.

7 Kilder

Statistisk sentralbyrå. (2026). *04362: Alders- og kjønnsfordeling for grunnkretsenes befolkning (G) 2001–2026* [Statistikkbanktabell]. https://www.ssb.no/statbank/table/04362

Oslo kommune. (2026). *Kjønn og alder: Bydel Vestre Aker*. Bydelsfakta. Hentet 2. oktober 2026 fra Bydelsfakta

8 Vedlegg

8.1 Vedlegg 1

Tabell 1 Tall fra SSB-tabell 04317: Befolkning, etter grunnkrets og år. År: 2026.
https://www.ssb.no/statbank/table/04317

Grunnkretser østre eller vestre sone som berører	Grunnkretser som gul sone berører	Antall innbyggere totalt	Antall innbyggere over 16 år
X	Sørsletta	1985	1517
X	Røahagan	1910	1555
X	Røa	1603	1267
X	Mosekollen vest	1563	1275
X	Mosekollen øst	1558	1306
X	Husebyskogen	3	3
X	Persbråten	1271	984
X	Holmensletta	704	617
X	Hovseter	1070	891
	Jarbakken	1557	1195
	Vestre Liaskogen	1247	1026
	Voksen	1741	1353
	Hamborg	917	723
	Arnebråten	2076	1633
	Lybekk	1870	1480
	Myrhaugen	946	794
	Ullerntoppen	1178	1016
	Rolighet	1712	1318

8.2 Vedlegg 2

Tabell 2 Tabellene nedenfor viser tekstinnspill som kom på spørsmålet: «har du andre innspill?» samt innspill fra næringsdrivende. Enkelte innspill er justert språklig for å sikre korrekt norsk og en nøytral fremstilling. Justeringene er gjort uten å endre innspillenes innhold eller budskap. Innspill på engelsk er gjengitt på originalspråket. Totalt 153 innspill.

TEMA
Tunnel er løsningen på utfordringene på Røa – 14 innspill
Røa trenger virkelig denne tunnelen for å hjelpe Røakrysset med å bli et mindre køpreget stresspunkt.
Tror på Røatunellen. Håper byrådet er det samme etter september 2027.
Veldig positiv til tunnel. Fordelene for Røa som et lite sentrum, med bedrede forhold for gående og syklende, er sårt trengt. Nå deler alle på veldig trang plass. Det er samtidig høy fart og mange farer. Med tunnel og lavere gjennomkjøringstrafikk kan Røa få et enda bedre tilbud for beboere.
Bare få bygd den tunnelen. Det gir overhodet ingen mening å la være. Ja, det finnes sikkert innvendinger knyttet til naturinngrep, ekspropriasjon og riving av et par hus, men i det store bildet er det helt avgjørende for å klare å håndtere utviklingen som har vært på Røa de siste årene. Fint at det er fortettet rundt kollektivknutepunkt, men Griniveien er innfartsåre for hele Bærum, og folk har fortsatt bil og bruker den mye. Trafikken går ikke bare i rush, men det står kork oppover hele Sørkedalsveien og Griniveien i helger også, med folk som skal opp og ned på tur eller ski i Marka. La Røa få litt mer pusterom, så kan vi begynne å bruke hele området på Røa torg på en helt annen måte, og slippe å være livredde for ungene våre med biler som suser av gårde i 50 km/t gjennom Griniveien.
Veldig positiv til tunnelen. Få bilene vekk.
Tror tunnel blir en velsignelse for Røa.
Støtter tunell.
Utrolig bra det kommer tunnel, helt avgjørende for små og store på Røa. Det kommer til å bli en virkelig pulserende bydel i Oslo. Men dette er ikke mulig uten tunnelen!
Røatunnelen kan ikke komme raskt nok på plass. Og det er en stor fordel med så langt tunnelløp som mulig.
Jeg tror tunnelen får flere positive konsekvenser enn negative på lang sikt, og vil være en stor oppgradering for lokalbefolkningen. Utfordringen blir veien dit, med kaos over Røakrysset i flere år, støy og forurensning.
Veldig viktig å få bort trafikken. Lage en tunnel.
Røatunnelen er veldig sterkt ønsket av så å si alle jeg møter. Og den er på overtid, så håper virkelig det blir noe av.
Det å få trafikken til Bærum ut av Røa vil gjøre Røa til et mye bedre sted, spesielt i rushtrafikken
Jeg tror Røatunnelen blir et viktig steg i å binde sammen Røa nord og sør. All trafikken gjør at man må ha et spesifikt formål med å krysse. Handlegater fungerer normalt bra fordi folk kan vandre rundt og bli inspirert av butikkvinduer, men folk vandrer ikke uten videre over Røakrysset. All trafikken gjør også at de fire tomtene nærmest krysset blir mindre innbydende, så da må man også gå enda lenger for å finne noe interessant på den andre siden. Dette var ikke perfekt formulert, men poenget mitt er at gjennomfartsårer ikke er kompatible

TEMA
Tunnel er løsningen på utfordringene på Røa – 14 innspill
med at folk skal nyte et område og ønske å oppholde seg der. Det å få så mye trafikk som mulig under bakken vil hjelpe veldig.

TEMA
Er tunnel riktig virkemiddel – 16 innspill
Tunnel vil ikke løse køene på grunn av krysset ved Ostadalsveien, Huseby og Smestad. Køer oppstår når ulike problemer behandles likt. I rushen kan samtlige matpakkebilister fra Smestad til Røa få plass på bare én avgang med en T-banevogn. Bilene er på vei til å bli selvkjørende. Det vil medføre at private husholdninger vil slutte å eie bil og heller benytte abonnementsløsninger, og bilene vil komme og hente oss når vi har transportbehov. Privatbiler i dag står stille 95 % av levetiden. All historie viser at når dyre husholdningsgjenstander over tid endrer forretningsmodell. Selvkjørende biler finnes allerede. Teknologien er på vei, og biler som er selvkjørende vil få lavere forsikring fordi de vil være sikrere, ta hensyn og unngå kø.
Tunnelen vil ikke avlaste Røa i særlig grad. Veldig mye av trafikktettheten på Røa skyldes nærtrafikk og trafikk som skal opp eller ned Vækerøveien. Denne vil ikke forsvinne med tunnel. Det blir økt trafikkmengde ned mot Makrellbekken og Smestad som vil pakke denne veien enda mer med kø. I rush kan det ta nesten 30 min. fra Huseby til Smestad med bil. Tunnelen er en invitasjon til Bærums bilister om å kjøre enda mer inn til Oslo.
Trafikkproblemet over Røakrysset er reelt, men problemet er faktisk verst i nord-sørgående retning nå som anleggsarbeidene i Griniveien er over. Denne trafikken avhjelpes i liten grad av tunnel fordi kryssende trafikk og fotgjengere utgjør en propp som hindrer god flyt i nord-sørgående retning.
Trafikkgrunnlaget for prosjektet bygger på analyser fra 2021, og Bymiljøetaten opplyser selv at disse nå skal oppdateres. Siden den gang er gang- og sykkelveien ferdigstilt, hjemmekontor mer utbredt, og nye E18 med tilhørende bompengeordninger nærmer seg ferdigstillelse. Samtidig opplyses det at trafikken allerede i 2021 var nedadgående. Når trafikkgrunnlaget nå skal oppdateres, mener vi også behovet for tunnelen må vurderes på nytt. Dersom trafikken er lavere enn forutsatt, bør dette få konsekvenser for prosjektet. Vi stiller også spørsmål ved det omfattende arealbehovet ved tunnelinnslaget i vest. De foreliggende skissene synes å berøre flere boliger enn nødvendig. Dersom etablerte boliger skal gå tapt, må det dokumenteres hvorfor mindre arealkrevende løsninger ikke er valgt.
Bare bygg tunnelen hvis man faktisk tror det vil virke positivt på Røakrysset. Vi vil ikke legge til rette for bilpendling til Oslo.
Utredningen av prosjektet må ikke bare handle om ulempene ved tunnelen, men også om hvordan disse veies opp mot hvor mye trafikken vil endres ved krysset.
I like the idea of the tunnel reducing traffic, but this alone might not be enough. Street wideness reductions at Røa center and different roads that connect to it would be the second part to improve the area.
Synes at nå som Griniveien blir oppgradert, forstår jeg ikke hvorfor man skal bruke mye penger på tunnel.
Røatunnelen fremstår som en dyr og dårlig løsning på et problem som ikke finnes, fra en utbygger som ikke er egnet. Tunnelen fremstår som et rent prestisjeprosjekt basert på utdaterte behov. Kanskje nyttig for noen fra Bærum som jobber i Oslo, men et rent tap for Røa. Trafikkgrunnlaget er fallende. Avviklingen har vært dårlig

TEMA
Er tunnel riktig virkemiddel – 16 innspill
på grunn av arbeidet i Griniveien, men den er allerede mye bedre. Mye av trafikken er ikke gjennomgående, og mye går nord-sør. Vi får ikke et bedre lokalområde, men vi får leve med byggeplass i mange flere år, med mindre trygg skolevei, dårligere luftkvalitet på barneskolen og mer bråk både under bygging og etterpå. Jeg har alltid trodd at Høyre sto for ansvarlig og pragmatisk økonomisk styring, så det skuffer meg at de er en del av dette.
Personlig er jeg ikke så opptatt av tunnelen, tror ikke den vil bli realisert i min levetid. Men for dem som bor midt i krysset vil det kanskje bli mindre trafikkstøy og forurensning. Samtidig er det usikkert hvor mye av dagens trafikk som vil forsvinne. Hvor mye er lokaltrafikk og hvor mye er gjennomgangstrafikk mellom øst og vest?
Nord-sør-aksen blir ikke løst med tunnel, så dette prosjektet virker svært underlig. Det er få faglige argumenter for dette, og store områder blir rasert.
Ikke bygg en tunnel. Få ned trafikken med overflatetiltak, god sykkeltilrettelegging og kollektivsatsing.
Selv om tunnelen blir bygget, vil Røakrysset fortsatt eksistere. Å legge krysset i sin helhet under lokk kan bedre koblingene og trafikken, og man kan bruke plassen til for eksempel en park. I tillegg strider Røakrysset mot nullvekstavtalen og kan bidra til økt biltrafikk siden veiene kan oppfattes som mindre trafikkerte. Det finnes flere billigere løsninger som heller burde implementeres for å øke fremkommeligheten (spesielt for kollektivtransport) og redusere biltrafikken gjennom Røa. Bydelen og kommunen bør aktivt drive kampanjer mot bilbruk, da det store flertallet av beboere har direkte tilgang til kollektivtransport til og fra jobb. Å flytte butikker ut av Røa sentrum kan minske biltrafikken gjennom Røakrysset. Tunnelen tar først og fremst hensyn til bilen, mens alle andre mobilitetsformer blir påvirket sekundært.
Utbedring av trafikale forhold i Røakrysset må ta utgangspunkt i tiltakshierarkiet. Prioriter tilrettelegging for sykkel og gange, biltrafikk til sist. Røatunnel vil løse fremkommelighet for biltrafikk og pendling fra Bærum og inn til Oslo, ikke løse utfordringer for Røa og Oslos befolkning. KVU fra 2016 er utdatert, og trafikkmengden gjennom krysset er omtrent halvert siden da. Disse terreng- og naturinngrepene (og medfølgende klimagassutslipp, massehåndtering, ekspropriasjon, oppbryting av naboskap, forringelse av nabolag osv) kan ikke forsvares med KVU eller noen beviselig samfunnsmessig nytte. All den tid Oslo kommune skal effektivisere og spare kostnader, er det helt utrolig at dette prosjektet har gått helt til forprosjekt.
Bedre vei, for eksempel ved tunnel under Røa, kan fort føre til mer trafikk på denne nordre øst-vest-passasjen. Hvordan trafikkavviklingen ved Hovseterkrysset da skal fungere, blir utfordrende og må løses mye bedre enn med dagens løsning.
Nå er det brukt over 2 år på å renovere Griniveien vestover, bygge gang- og sykkelvei samt bredere kjørefelt. For meg virker det som særdeles svak planlegging å nå skulle gjennomføre en tunnel som vil endre på alt, både av behov og trafikk. Jeg tenker at en stor og oversiktlig rundkjøring midt i Røakrysset vil være vel så bra som en tunnel, kost–nytte tatt i betraktning.

TEMA
Motstand mot prosjektet – 2 innspill
Stans videre utbygging.

Ligg unna gamle fine hus og natur. Skrinlegg hele tunnelprosjektet! Bruk pengene på noe bedre. Redd skoler og fritidsklubber.

TEMA
Langdryg prosess – 10 innspill
Røatunnelen kan bli bra, men det er litt endringsfatigue på Røa, og kanskje bra å ha litt stopp i noen år med utbygging. Hovedårsaken er at det er for mye biltransport. Gjør Ruter-kort gratis for alle i Oslo, da blir det et bedre sted å bo, og ikke legg til rette for altfor mye biltrafikk. Det er ikke smart og koster for mye penger.
Nå har Røa vært plaget av mye bygging i svært lang tid. Det har vært byggeprosjekter kontinuerlig de siste 20 årene som har redusert fremkommelighet med bil og skapt store problemer for barn og myke trafikanter. Det har vært utrolig frustrerende å oppleve at byggherrer tar seg til rette og stenger fortau eller kjører på fortau med store massetransportbiler (som er ulovlig). Det har vært farlige sprengninger i forbindelse med vannverket, der skolebarna stod og så på bak glassvinduer.
Nå er det på tide å få denne tunnelen bygd!
Kom i gang. I går.
Det er svært negativt hvis tunnelbygging tar kjempelang tid å få ferdig. Bør bli supereffektivt.
Vi har vært lovet tunnel siden vi flyttet hit i 1960. Håper, men tør ikke tro den kommer. Høyre har sittet ved makten i mange, mange år her, men det har ikke skjedd noe.
Har bodd med Røa som mitt nærsenter i over førti år. Allerede da var det snakk om tunnel. Så jeg ønsker tunnelen mer enn velkommen til Røa. Det er på overtid, synes nå jeg!
Det må bli ro på Røa. Vi har vært innesperret av bygningsarbeider og veiarbeider i årevis. Nå må vi få utvikle bokvalitet. Vi flytter hvis det blir vedtatt at tunnelen skal bygges.
Det skaper ekstrem usikkerhet.
Forser gjennomføringen av tunnelprosjektet slik at det blir ferdigstilt tidligere. Iverksett tiltak for mer effektiv avvikling av biltrafikken på Vækerøveien nord-syd gjennom Røa. Særlig i helgene er det ofte lange køer.

TEMA
Ivaretakelse av myke trafikanter – 6 innspill
Det bør være 30-sone i alle veier som er skolevei. Trafikken går alt for fort i både Griniveien, Sørkedalsveien og Vækerøveien. Røa er til for mennesker, ikke biler.
Gjør noe med den sykt farlige trafikken på Røa. Det er så vanvittig mye tungtrafikk på grunn av alle prosjektene som bygges i alle retninger. Det er med hjertet i halsen at vi sender barna våre på skolen når de må krysse i Røakrysset eller i Vækerøveien.
Igjen, fotgjengere bør prioriteres mer. Veikryss midt på Røa er en idé som hører til på 70-tallet. Området burde være forbeholdt fotgjengere fullt og helt, og biler, dersom de må bevege seg der, bør vike for

TEMA
Ivaretakelse av myke trafikanter – 6 innspill
fotgjengere i alle tilfeller. Jeg tror en gågate med tillatelse for nødvendig trafikk er den beste løsningen. Det åpner også mye mer areal for oss som bor her og for næringslivet.
Parkeringsplasser og lavere fortauskanter som er mindre farlige for gående og syklende. Ønsker mye større trafikksikkerhet for barn som ferdes til Huseby skole.
Bevar grøntområdene, bygg ut brede gode fortau og sykkelveier slik at syklister, barnevogner og rullestoler enkelt kan ferdes mellom Røa, Hovseter og Huseby. Det er mange fotgjengere som trenger plass. Bygg god støyskjerming, gjerne av naturelementer for å bevare de fine grøntarealene vi har.
Håper man utnytter muligheten til å skape et positivt sted for mennesker, samt koble Røa og Hovseter tettere sammen. Dette er en utrolig fin plass som burde være forbeholdt mennesker, ikke biler. Håper det også tas tak i å etablere et sammenhengende sykkelveinett i området det skal jobbes i, da det er veldig mangelfullt til fullstendig fraværende. Håper også det tenkes langsiktig på gode løsninger fremfor det som er billigst og raskest, og bærekraft (økonomisk og miljømessig), samt vedlikehold, er utrolig viktige hensyn.

TEMA
Innspill til tunnelløsning – 17 innspill
En Røatunnel er helt nødvendig for å få et trivelig Røa sentrum, men det må lages en lang tunnel og sørges for at lokalveier fortsatt blir mulige å kjøre på. For eksempel kan man gjenåpne Vestliveien-Aslakveien dersom det bare er lokaltrafikk som kjøres i dagen. Det blir en ekstrem påkjenning for Huseby skole dersom tunnelen skal gå der.
Selve tunnelløpet bør ikke komme opp rett ved starten av Ostadalsveien. Det bør legges ned mot Huseby-/ambassadeområdet. Tunnelen kommer i konflikt med T-banen.
Utløpet burde være på Bærumssiden. Ta høyde for kryss under bakken fra Vækerøveien.
Ønsker lengst mulig tunnel som i minst mulig grad berører Hovseterdalen, Mærradalen og naturområdene der.
Gjennomgangstrafikken gjennom Røakrysset bør legges i tunell.
Viktig med god fremkommelighet til boliger på Ullerntoppen med adgang via Ostadalsveien både under bygging og etterpå. Vil anbefale å unngå tunnelinnslag ved krysset Ostadalsveien/Sørkedalsveien. Heller innslag ved Huseby eller nærmere Makrellbekken. Vil oppfordre til å ta vare på naturen og vassdrag under bygging og ferdig prosjekt.
At trafikken nord-sør blir lagt under Røakrysset i forbindelse med tunnelen som går vest-øst.
Eventuelt legg tunnelinnslaget lenger vest. Unngå at tunnelen påvirker gangveien til Ekraveien stasjon og turstien langs Lysakerelva til fjorden og opp i Marka.
Både Vækerøveien og Griniveien bør gå i tunnel under Røakrysset med en stor underjordisk rundkjøring.

TEMA
Innspill til tunnelløsning – 17 innspill
Få Røakrysset i tunnel under bakken med parkeringshus. Dette vil løfte området betraktelig.
Jeg mener Røatunnelen vil avhjelpe de trafikale utfordringene godt på ettermiddagene ved at trafikken får god flyt ut av byen. På morgenen mener jeg den største barrieren ligger i Smestadkrysset. Jeg er bekymret for at køen mot Smestadkrysset blir enda verre når det er lettere å passere Røakrysset. Trafikken fra Bærum mot Oslo bør primært ledes utenom Røa og ned mot E18 også etter at Røatunnelen er ferdig. Dette kan gjøres gjennom utforming av veisystemet eller bompengeopplegget internt i Bærum. Jeg mener det er viktig at biltrafikken fra Røahagan inn mot Sørkedalsveien får en god løsning uansett valg av alternativ. Lilleveien fungerer svært dårlig som en slik adkomst. Dersom det blir rundkjøring i krysset Sørkedalsveien/Griniveien, bør Røahagan få egen arm i denne rundkjøringen.
En tunnel under Røakrysset, slik at vi blir kvitt mye av gjennomgangstrafikken gjennom Røakrysset og Griniveien, vil kunne være svært positivt for Røa som lokalsentrum og nærområde. Jeg er mest bekymret for at man velger en løsning der tunnelinngangen i øst legges så tett opp mot Røakrysset at nærområdene rundt krysset blir for «trange» for Røa som sentrum. Det er nede ved Ford-butikken, i avkjøringen mot Ostadalsveien, at det naturlige trafikknutepunktet for lokalområdet ligger. Her møtes flere veier, T-banen krysser over, og det forgrener seg sykkelveier og stier mot Mærradalen, Hovseter og Huseby skole. Denne veilogistikken er det viktig å holde unna Røa sentrum/Røakrysset for at prosjektet skal bli vellykket. I vest legges tunnelinngangen uansett på et logisk sted.
Ønsker at inngangen i øst er plassert et godt stykke fra Røa sentrum for et trivelig og støyfritt nærmiljø.
Vurderer lang tunnel med påhugg ved T-banelinjen ned mot Mærradalen/Hovseterdalen som det klart beste alternativet. Mellomlang tunnel vil ikke løse de trafikkmessige utfordringene som eksisterer for små barn i samme grad.
Jeg er positiv til Røatunnelen dersom man velger lang tunnel, men skeptisk til løsningen som vil lede mer trafikk gjennom Lilleveien. Veien er allerede smal, bratt og preget av uoversiktlige avkjørsler, og fungerer samtidig som skolevei og viktig ferdselsåre for gående og syklende. Jeg har vanskelig for å se hvordan man skal kunne etablere både økt trafikkapasitet og fortau uten betydelige inngrep i eksisterende eiendommer. Før en slik løsning eventuelt vurderes videre, bør konsekvensene for trafikksikkerhet, myke trafikanter og nærmiljø utredes grundig.
Tunnelprosjektet ønskes velkommen fordi man får mindre press på Røakrysset og sikrer bedre gjennomgangstrafikk. Men det må ikke føre til at økt trafikk føres inn i Vækerøveien. Denne er allerede svært farlig, da få av husene har siktlinjer, det mangler sykkelvei, og tungtransport går hånd i hånd med barn som skal til skolen. Dette er et perspektiv dere må ta med i prosjektet. Ikke mer trafikk i Vækerøveien. Vi som bor der må kunne ferdes, men annen trafikk må inn i tunnelen.
Viktig å ivareta transport fra alle retninger inkludert Vækerøveien t/r Sørkedalen, ikke kun mellom Griniveien og Sørkedalsveien.

TEMA
Svekket tillit – 9 innspill
Veldig vondt å tenke at vi kan miste hjemmet vårt på grunn av politisk spill. Det føles unødvendig. At Høyre haster prosessen slik, gir meg liten tillit til den offentlige beslutningsprosessen.
Ja, få tilbake vanlige busslommer, og kutt ut den idiotiske symbolpolitikken og de nedlatende holdningene til folk i nærområdet.
Opplever prosjektet som et politisk styrt symbolprosjekt uten noen forsvarlig utredning av faktiske kostnader eller reelt behov.
Jeg synes det er sinnssykt å bruke penger på en Røatunnel i et område som fungerer fint etter at det håpløst lange prosjektet med sykkelvei mellom Røa og Bærum endelig er ferdig. Noen få hundre meter vei som har gjort nærområdet ufremkommelig i 2,5 år! Nå er det endelig mulig å komme seg gjennom Røakrysset. Nei takk til tunnelprosjektet! At dere samtidig har funnet ut at bussen bruker lang tid til Lysaker. Ja, fordi det er umulig å komme seg gjennom Røakrysset når man driver med sykkelveiprosjekt. Håpløst at man da drar konklusjonen at man må fylle igjen busstopp og lage midtdeler i veien. Det er helt håpløst for trafikksikkerheten og utrykningskjøretøy. Hvor er fornuften?
Røa er i ferd med å bli ødelagt som boligmiljø ved dårlig arbeid fra plan og bygningsmyndighetene. Bokvalitet forringes og amnesti som ble gitt rundt covidperioden betydde en betydelig forverring. Jeg har ingen tillit til at det blir gjort noe med dette.
Tunellen har vært diskutert siden far gikk på barneskolen på Røa for 70 år siden. Legg vekk planene og bruk våre skattepenger på noe fornuftig!
Det er viktig at tunnelens formål (trafikkavvikling) er det som står i fokus i forbindelse med byggingen. Om dette blir symbolpolitikk, at det bygges tunnel, men kapasiteten strupes og det bare blir tull, så kan dere drite i hele greiene og heller bygge et nytt offentlig bad på Røa.
Som jeg skrev før. Tunnelen må utredes som følge av et politisk vedtak. Bruk anledningen til å vurdere tiltak som gjør Røa til noe annet enn et kryss med to «kjøpesentre» på hver side. Tiltak som kan gjennomføres uavhengig av tunnelens fremtid, og som jeg vil anta kan gjennomføres rimelig raskt. Mange forslag har vært presentert, ta dem som et eget delprosjekt. I teksten står det at slikt arbeid ikke er startet i påvente av en politisk beslutning. Dette høres veldig passivt ut og fremstår som at det ikke er helt sannsynlig at det kommer i gang.

TEMA
Ivaretakelse av bilister – 1 innspill
Som gammel dame og dårlig til bens er jeg avhengig av bil. Ta hensyn til at ikke alle kan gå eller sykle.

TEMA
Innspill til utvikling av Røa som helhet – 35 innspill
Innkjøringen til Røa torg er helt utrolig håpløs. Håper at veien generelt blir gjort bedre på sikt.
Få oppgradert statusen til Røa sentrum.
Tilgjengeligheten på hver side av Røakrysset bør bedres slik at disse delene henger bedre sammen
Bra dere graver litt. Det bør svi litt ekstra for dem som kjører fra Bærum i rushtiden. Røa fortjener en helhetlig tanke, ikke bare klattvis bygging.
En god, men ikke dyr pub/restaurant.
Flere sitteplasser i tilknytning til grøntområder.
Rust opp den dels grusede og dels asfalterte snarveien i Røaveien til rundkjøringen ved Røabadet/Kiwi, som er viktig for svært mange beboere på Søndre Rød og videre sør- og østover.
Etabler god barnehagedekning i området rundt Bogstad skole og nedover Ekraveien. Kjøp noen tomter og bygg barnehage. Næringsbygget i Ekraveien/Trettebakken.
Viktig å ivareta Røas gamle preg, ellers blir det som mange andre områder rundt omkring, som Ensjø eller Bekkestua. Grå, litt kjedelig arkitektur …
Viktig å tenke bystruktur når man fortetter; privat og offentlig sone må være bevisst planlagt.
Bedre badeplass ved Grinidammen vil gi et stort løft for barn og unge.
Det bør vurderes å stenge Griniveien på østsiden av Røakrysset (forbi Kaffebrenneriet) for å få et sammenhengende Røa sentrum på østsiden av Vækerøveien. Ville blitt en fantastisk forbedring. Trafikken kunne ledes via rundkjøringen ved Røa kirke og samspille med en klok løsning for østre påslag til ny tunnel. Et billig og godt tiltak som virkelig ville muliggjøre et triveligere og mer sammenhengende Røa.
Vi som bor på Røa trenger et levende sentrum uten gjennomkjøring av pendlere. Slik de har på Bekkestua, eller andre områder der gjennomfartstrafikken er sluset utenom. Jeg har ofte tenkt at dersom man ikke får til en tunnel, kunne man stenge Griniveien ved grensen til Bærum. Det er ikke vi som bor her som skaper problemene, det er de som skal gjennom og forbi.
Tillat høyere leilighetsblokker i T-baneområdet.
Bruk muligheten til å skape bedre områder for barn og unge.
Sett ned fartsgrensen i Sørkedalsveien fra kirken til golfbanen og lag sykkelfelt og ordentlig fortau.
Vi trenger et større mangfold av butikker, samt en bruktbutikk for møbler og klær. En stor gjenbruksbutikk er sterkt savnet.

TEMA
Innspill til utvikling av Røa som helhet – 35 innspill
Bærum har fantastiske forhold for transport med sykkel. Det blir veldig tydelig at idet man passerer kommunegrensen til Røa, er det katastrofe. Hadde jeg kunnet sykle på et sykkelfelt adskilt fra biltrafikk og gangtrafikk, slik som i Barcelona, hadde jeg redusert bilbruken min med over 50 %.
Kulturhus som er tilrettelagt for intime konserter!!
Se til Sæter på Nordstrand for utvikling av et godt nærmiljø med næringsliv og villastrøk rundt, men med nærhet til byen. Gjør det pent å se på og ferdes i. Vi er mange som ferdes her, og vi liker oss her. Gjør det til et pent sentrum som man vil besøke og bruke butikkene i.
Se på Bekkestua, et funksjonelt område. Tilrettelegg for parkering, det vil gavne næringslivet.
Røa som sted utenfor den tette byen er sjeldent vellykket. Byrom og gaterom med kvaliteter i Jan Gehls ånd. Samtidig er forbindelsen mellom Røa og Hovseter en kime til at Røa er i ferd med å bli et sted som oppleves som et godt sted å være. Mitt barnebarn på 13 år bor på Hovseter, men treffer venninner på Røa dersom de skal på kafé. Lilleveien som ny atkomst i et av alternativene er merkverdig og umusikalsk.
«Make Røa Great Again» – la det bli lett å trives i Røa sentrum. Fjern biltrafikken, både lastebiler øst-vest og gjennomgangstrafikken mest mulig. Næringsområdet (Løvenskiold mv.) og utbyggingen rundt Fossum i Bærum bør ikke belaste Røa.
En pub som ikke er dyr og fancy! Folk ønsker seg et hyggelig sted for voksne, ikke for småbarnsfamilier!
Etablere permanente stengninger mot Griniveien fra henholdsvis Nordengveien, Ekraveien/Bjerkebakken og Røahellinga. Dagens bomløsninger er visuelt negative, står ofte åpne og krever kostbart vedlikehold. Særlig ved Ekraveien/Bjerkebakken virker det meningsløst med bom, siden det ikke er blindveier.
Det er mange (inkludert undertegnede) som ikke bor i det sentrale Røa-området, men som har Røa som sitt primære sted for handel, både av mat og andre varer. Hadde ønsket mer restaurantliv på Røa.
Vi ønsker at Røa skal bli et torg med mindre gjennomfartstrafikk! Mye av gjennomfartstrafikken går fra Bærum ned Vækerøveien. Som beboere er vi avhengige av å passere Røa i alle retninger. Men bedre trafikkavvikling mellom Bærum og Sørkedalsveien kan ikke føre til ytterligere trafikk fra Bærum til Vækerøveien.
Underganger for gående til T-banen, så vi slipper å stoppe trafikken for å gå til T-banen! Og underganger for gående i Røakrysset!
Bysykler fra Røa hadde vært veldig bra.
Sjekk hvor fint og sjarmerende Bekkestua sentrum har blitt etter at de fikk tunnel. Og jeg trodde all utbyggingen av boliger og fortettingen av Røa sentrum forutsatte at det kom en tunnel.
Parkering på Røa torg!! Det feilparkeres hele tiden på Røa torg til tross for skiltene med «Parkering forbudt»! Det er aldri en politibil å se, og ingen som tar affære. Det er fritt frem og lovløse tilstander. Noe annet: Vi har i fem år vært plaget av lastebiler til og fra Husebytunnelen. Det skal nå graves mot Alnabru, og vi skal fortsatt bli plaget. De kommer hele natten oppover Vækerøveien og kjører veldig fort! Det burde blitt tatt affære, slik at de kan kjøre ned Sørkedalsveien forbi Gardeleiren og den amerikanske ambassaden, hvor det tross alt ikke

TEMA
Innspill til utvikling av Røa som helhet – 35 innspill
bor folk! Tredje ting er at dere har plassert oppstillingsplass for elsparkesykler fra Ryde på fortauet ved Vækerøveien 195 B, rett under soverommene her på Røa torg. De støyer hver natt, så vi blir vekket konstant! Nattesøvnen er ødelagt!!!!
Røa er et attraktivt område i Oslo, med kort avstand til kollektivtransport og natur. Samtidig oppleves det at kommunen har gjort flere uheldige grep, som fjerning av busslommer, inngrep i naturområder i forbindelse med vannforsyningsanlegget og oppføring av lite tilpassede bygg ved Røa krysset. Når bensinstasjonen nå erstattes med næringsformål, svekkes også balansen mellom bolig og service som bidrar til en enklere hverdag. Et annet eksempel er omreguleringen langs Aslakveien. Det er behov for en mer helhetlig og gjennomtenkt utvikling.
Jeg har ikke bil selv, og synes det er synd at parkeringen her er lite gjennomtenkt. Jeg ser at det har blitt mye mer parkering der hvor parkering fortsatt er gratis. Det må være mulig å løse dette også for Røaveien, som er en smal vei og som er del av sykkelvei-nettet i Oslo. Jeg reagerer også på at det er parkering foran porter, utkjørsler og postkasser her, og at naboer parkerer minibusser ute på veien, til tross for at de selv har parkering på egen tomt, og at det var et krav da boligen deres ble oppført.
Området er slitent av støv og tungtrafikk fra NVO.
Dette er et trafikk- og miljøtiltak for Røa. Da må dere samtidig fokusere på avhjelpende tiltak andre steder i veinettet, slik at vi får maksimalt ut av Røatunnelen.

TEMA
Takknemlighet og lykkeønskninger – 6 innspill
Håper det blir fint.
Stå på med det gode arbeidet dere gjør.
Håper alt går smoooth :)
Ønsker dere lykke til med prosjekteringen!
Lykke til! Gleder meg til en utvikling tilsvarende den Bekkestua har vært gjennom.
Jeg håper den positive utviklingen vi har sett på Røa den siste tiden fortsetter.

TEMA
Innspill til områder utenfor Røa – 3 innspill
Krysset på Vækerøveien ved Lyseveien er tregt og klønete når biler skal svinge ut på den trafikkerte Vækerøveien. I tillegg er det forvirrende med flere lys etter hverandre som viser forskjellig når man svinger fra

Lysehagan og ned mot Bjørnsletta busstopp. Det er også tregt å komme seg ut på Vækerøveien ved kø inn mot krysset fra sideveiene.
Det er stor utbygging på gang på Ullerntoppen, og kollektivtrafikken betjenes av buss som må kjøre inn på eller krysse Sørkedalsveien. Det er ca. 20 minutter til T-banen. Det må tilrettelegges for at 46-bussen kan operere effektivt. Krysset Sørkedalsveien/Ostadalsveien må avlastes for å muliggjøre kollektivtransport for de flere tusen som sogner til Ullerntoppen.
Tror denne tunnelen blir bra, alt i alt! En bekymring: Det blir jo mer trafikk, som gjør det skumlere å sykle også utenfor det skraverte området. Er det mulig å få noen tiltak så Smestadkrysset blir mer sykkelvennlig? Smestadkrysset fungerer på sykkel om man reiser Røa-Majorstuen, men alle andre reiser blir fryktelig knotete om man ikke sykler gjennom selve lyskrysset.

TEMA
Ivaretakelse av beboere nær tunnelinnganger – 8 innspill
For de som bor i Røatoppen og i nærheten blir støy, trafikksikkerhet og ivaretakelse av boområde svært viktig.
Husk at dette området er tett bebygget, med mange boliger, familier og ikke minst barn (skoler og barnehager) som muligens blir boende på eller ved en stor tunnelåpning. Det er veldig mye barnetrafikk til Huseby skole og barnehagene fra sørsiden.
Luftkvalitet og støy kommer til å påvirke boliger i nærheten av tunnelinngangene negativt, og dette vil ha stor påvirkning på beboerne i nærheten av inngangene. Det blir også et stort inngrep i et boligområde.
Jeg er spesielt opptatt av støyforholdene rundt den vestre tunnelinngangen etter ferdigstilling, og at god tilgang til turstiene langs Lysakerelva bevares.
Jeg opplever at tunnelen først og fremst kommer dem med dyre boliger i Røa sentrum til gode, samt pendlere fra Bærum. Vi som bor ved utløpet av tunnelen får sannsynligvis forverret ute- og innemiljø, samt økt trafikk i nærområdet. Jeg er enig i at akkurat Røakrysset kan forbedres. For øvrig burde pengene heller brukes på noe som kommer mange til gode: sykehjem, kommunal svømmehall, eldresenter o.l.
Hensyn til naboer er viktig etter 20 år med bygg- og anleggsarbeid på Røa og omegn.
Grøntområdene er ikke ivaretatt og trafikkutfordringene ved en tunnelmunning rett ved Ostadalsveien som er eneste innkjørsel til Røasiden av Ullernkollen er ikke vurdert ordentlig. En tunnel vil være netto negativt for de aller fleste av de nærmeste berørte.
Jeg mener den enorme kostnaden det innebærer å bygge en tunnel ikke er samfunnsmessig forsvarlig. Skal likevel en tunnel bygges, må det være et absolutt hovedmål at så få boliger som mulig rammes. Det er derfor etter mitt skjønn kun alternativ 6, som berører kun 8 boliger og ikke innebærer inngrep i Mærradalen, som bør vurderes.

TEMA
Innspill til undersøkelsen – 2 innspill
Fint om dere i fremtiden tester undersøkelser på flere plattformer. Denne var tilnærmet umulig å besvare på mobil, og kartverktøyet gjør at den på ingen måte tilfredsstiller kravene til universell utforming.
Dette var et veldig smalt og nesten tendensiøst spørreskjema. For en som gjør mye i det daglige og har mange hjemmeboende barn, fanger denne spørreundersøkelsen nesten ikke opp noe. Da vil man ende opp med å svare om veien til T-banen eller lignende, mens dere går glipp av alle innspill rundt andre ruter og fine steder som brukes daglig, også av barn og unge.

TEMA
Innspill til prosess – 5 innspill
Takk for en åpen og inkluderende prosess! Håper at redusert biltrafikk ved Røa sentrum kan gi mulighet for bedre tilrettelegging for sykkel mot Grini, Vækerø og Bogstad.
Informasjonsmøter bør prioriteres for dem som kan miste huset sitt. At vi ikke får egen informasjon, er særdeles ugreit. Å ikke få plass på et informasjonsmøte når huset ditt er tegnet inn i 2 av 3 alternativer, virker som om dere ikke respekterer vårt behov for informasjon. Det bør holdes av plasser til dem som er direkte berørt, så kan dere gi de resterende plassene til dem som er «nysgjerrige». Jeg forventer at husstander som kan bli direkte berørt, får egen informasjon eller blir prioritert fremover! Hilsen en meget skuffet beboer på Røa.
Sørg for å ha fokus på å formidle alle de positive effektene ved Røatunnelen: sikker trafikkavvikling og et attraktivt Røa sentrum der lokalbefolkningen (og ikke pendlere og bilister) har førsteprioritet.
Jeg synes det i liten grad er lagt fram planer for hvordan man tenker seg at Røa sentrum skal utvikle seg. Er det veier som kan stenges og områder som kan gjøres tilgjengelige for fotgjengere i større grad enn nå? Det er bare snakket om denne tunnelen uten visjoner for hva den kan gi av endringer i Røa sentrum. Hvis det ikke skjer noen endringer der, utover litt mindre trafikk i Sørkedalsveien og Griniveien gjennom Røakrysset, synes jeg hele tunnelen er bortkastede penger som kunne vært brukt på bedre ting. Kan man stenge veier og åpne sentrum for fotgjengere, kan det bli mer verdifullt, men noen slike planer har jeg ikke sett. Jeg vil heller vite mer om hvordan Røa sentrum kan bli, enn hvorvidt tunnelåpningene skal være her eller der.
Synes en er for lite flink til å tenke på alle konsekvenser når en setter i gang med prosjekter. Det er helt forkastelig at Ostadalsveien er eneste vei inn til Aslakveien og Ullerntoppen, spesielt nå når det har vært anleggsarbeid i Ostadalsveien. Hva om det begynte å brenne i en blokk i Ostadalsveien? Enkelte dager har bussene slitt med å komme seg forbi alle bilene som køer på grunn av lysreguleringen.

TEMA
Anleggsperioden – 5 innspill
Gjør det trivelig i området også under eventuell bygging.

Ønsker at riggplassen som nå er utenfor vannforsyningsanlegget på Huseby, brukes som riggplass til dette prosjektet også.
Det er viktig at det benyttes alternative ferdselsårer (smågater osv.) i den midlertidige byggeperioden for å sikre god og sikker trafikkavvikling. Arbeidene i Sørkedalsveien har skapt store og unødvendige trafikale utfordringer, og sideveinettet har ikke blitt tatt i bruk for gjennomgangstrafikk.
Håper at det lages alternative veier og løsninger, eventuelt at det jobbes mest om natten, så det ikke blir masse trafikk og kø som ved arbeidet i Griniveien osv.
Fokus på å redusere biltrafikk i Røa-området. I tillegg har det vært veldig mye bygging de siste årene, så det hadde vært fint om byggingen kunne gjennomføres med færrest mulig ulemper for beboerne.

TEMA
Bevaring av kvaliteter – 3 innspill
Ingen inngrep i Hovseterdalen.
Viktig å få trafikk ut av Røa sentrum, men like viktig å bevare naturen i området, spesielt Mærradalen.
Bevar grøntområdene!

TEMA
Næringsdrivende 1: Med utgangspunkt i tunnelprosjektet og mulige endringer i trafikk, gater og byrom på Røa: Hva mener du er viktigst for at Røa skal fungere bedre som handels-, service- og næringsområde? Åpne innspill – 3 innspill
Færre biler.
Mer kulturelle aktiviteter, for eksempel kino og konsertlokale.
Jeg har ingen tro på at Røatunnelen vil føre til en meningsfull nedgang i biltrafikken på Røa.

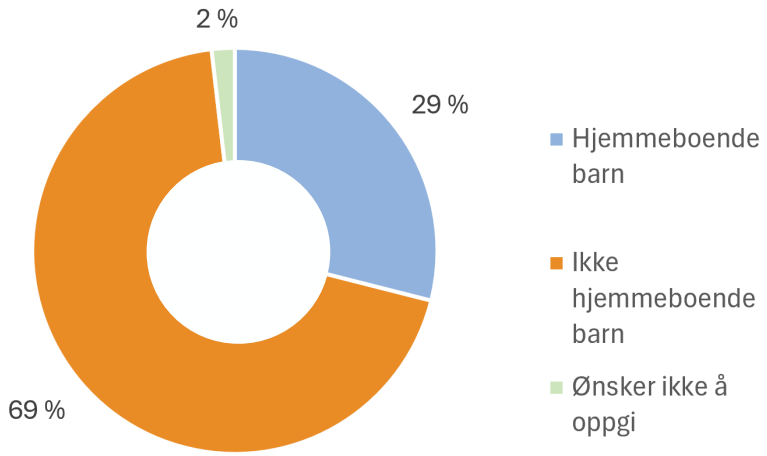
TEMA
Næringsdrivende 2: Har du andre innspill knyttet til din virksomhet? – 7 innspill
Min virksomhet vil bli ekstremt negativt påvirket dersom det oppstår for mye støy i byggeperioden. Det kan være karrieredrepende dersom jeg ikke får et annet sted å jobbe.
Nok parkeringsplasser i området.
P-plasser til servicebiler, elektrikere, rørleggere og tømrere.

Vi driver håndverksvirksomhet og er avhengige av å kjøre til kundene våre på hele Røa. Derfor er det også viktig å ikke sperre all trafikk i Røakrysset. Det vil uansett bli bedre for alle med tunnel.
Cowork-lokaler, flere steder hvor man kan leie lokaler. Rom og møteplasser for kulturell aktivitet.
Også Vækerøveien og Sørkedalsveien må føres i tunnel under Røakrysset.
Vi trenger ikke mer tilrettelegging for bilister. Vi trenger idrettsanlegg og spesielt skøyteis i hall for bandy, ishockey, kunstløp og lengde- og kortbaneløp.

8.3 Vedlegg 3

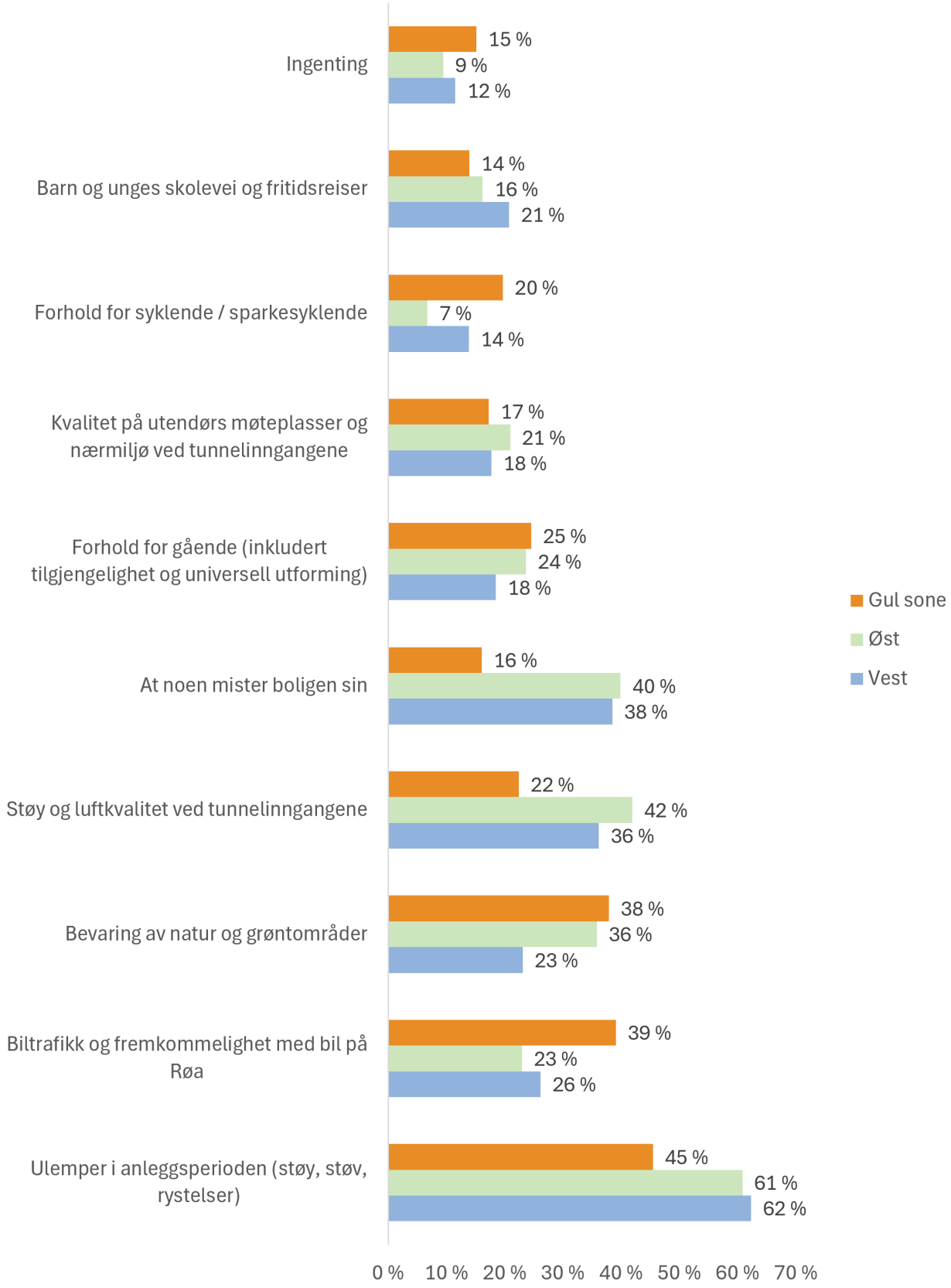
8.3.1 Hjemmeboende barn

Hovedvekten av respondentene har ikke hjemmeboende barn.



Figur 43 Hjemmeboende barn. Antall respondenter: 760

8.3.2 Bekymringer rundt tunnelen

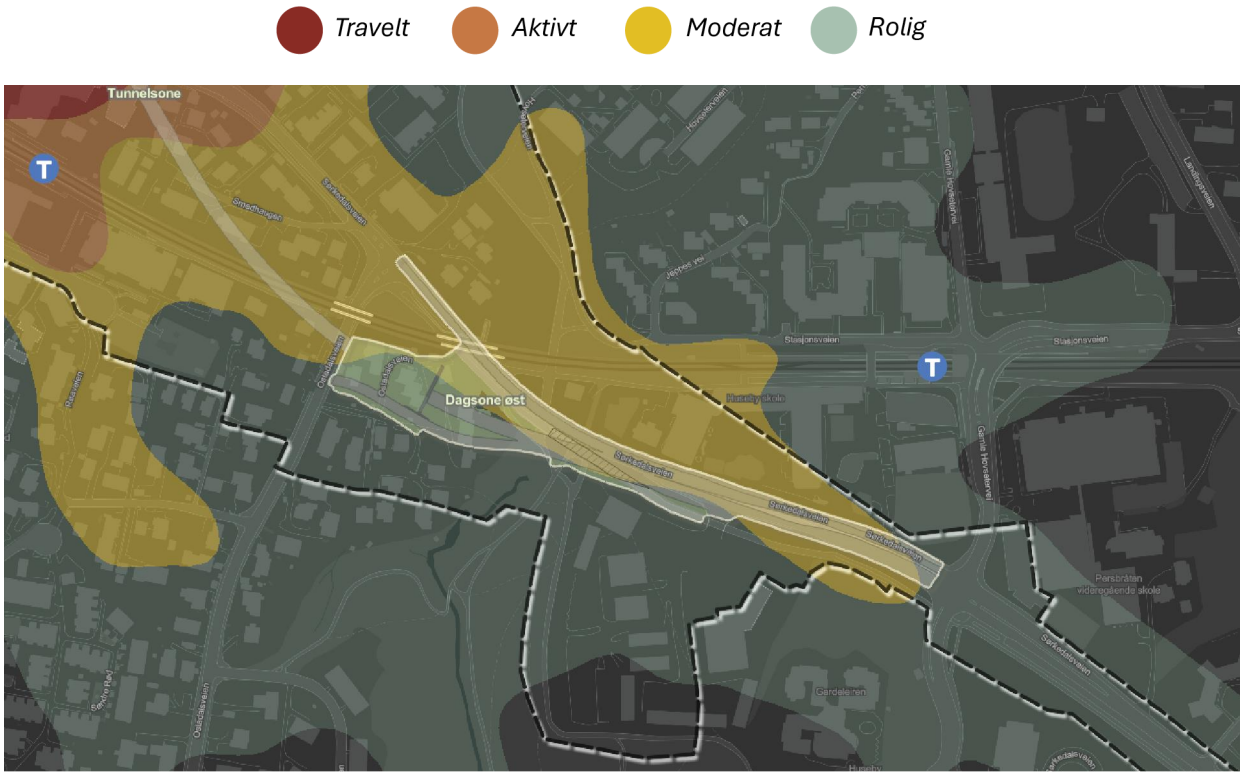


Figur 44 De ti mest fremtredende bekymringene i forbindelse med tunnelen fordelt på boområde. Antall respondenter gul sone: 330. Antall respondenter øst: 148. Antall respondenter vest: 130

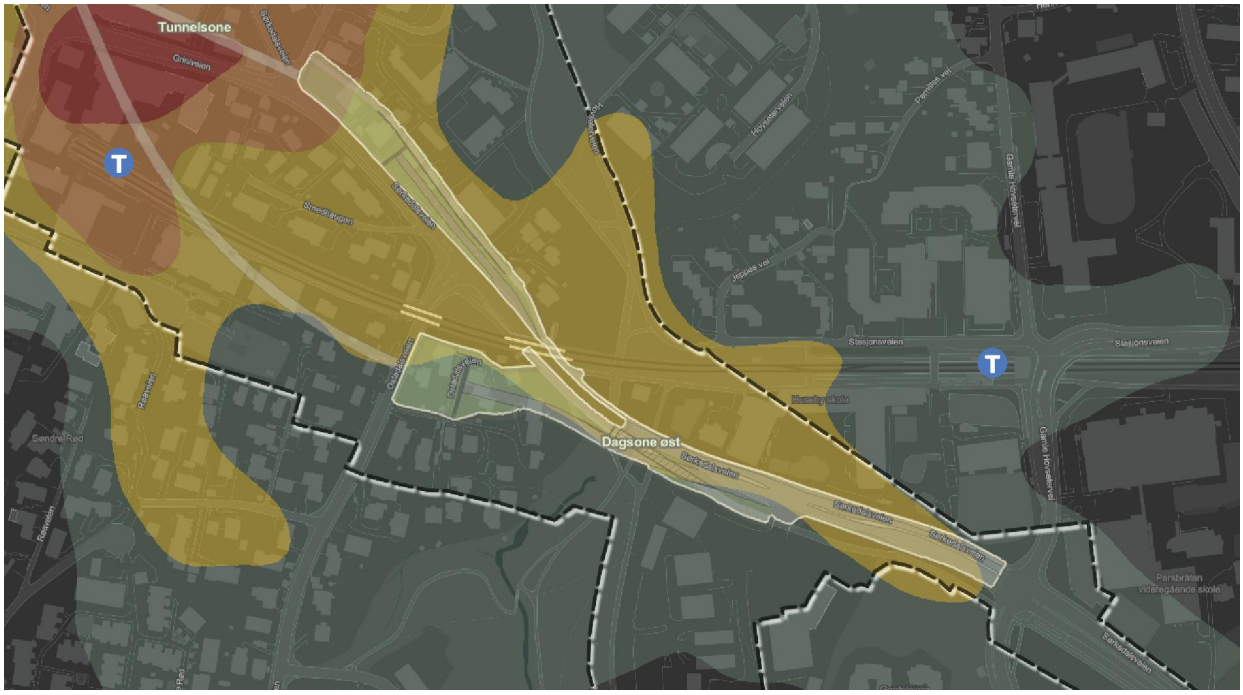
8.4 Vedlegg 4

8.4.1 Bevegelsesakser øst

Hverdagsruter voksen



Figur 45 Hverdagsruter voksen myk trafikant - alternativ 3.

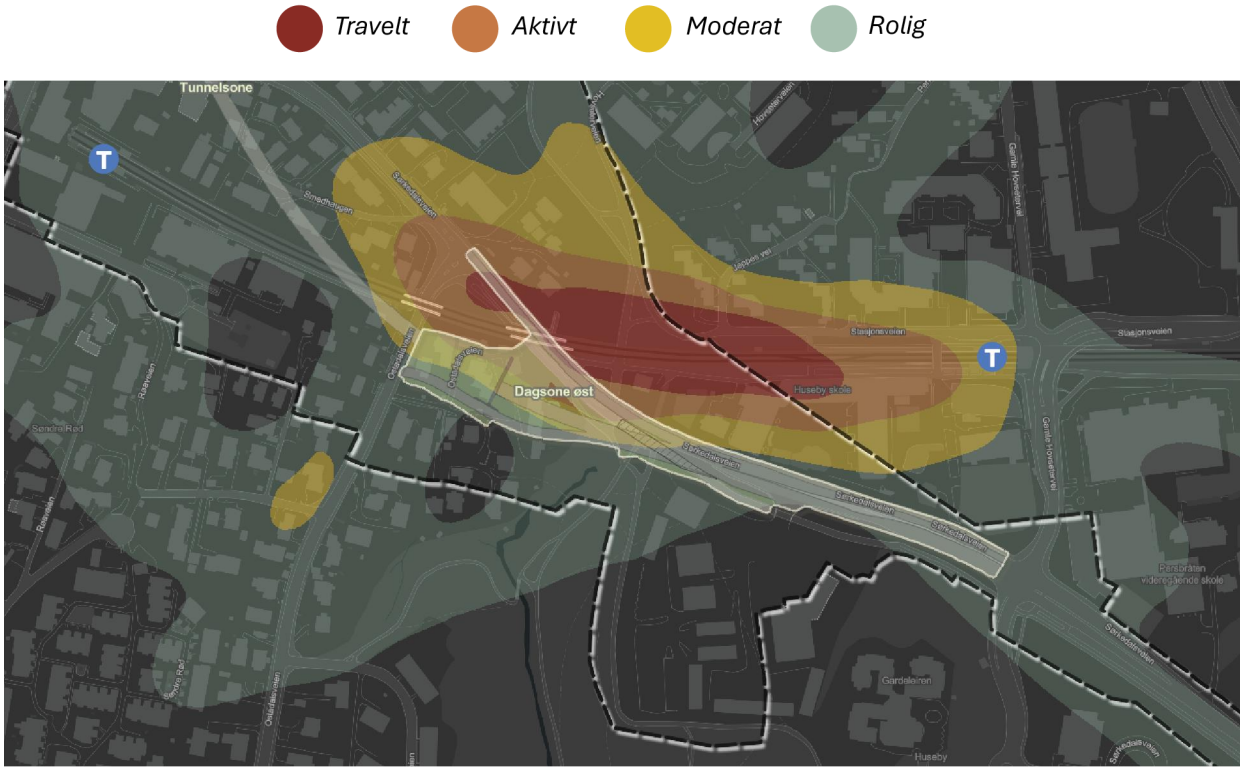


Figur 46 Hverdagsruter voksen myk trafikant - alternativ 5.

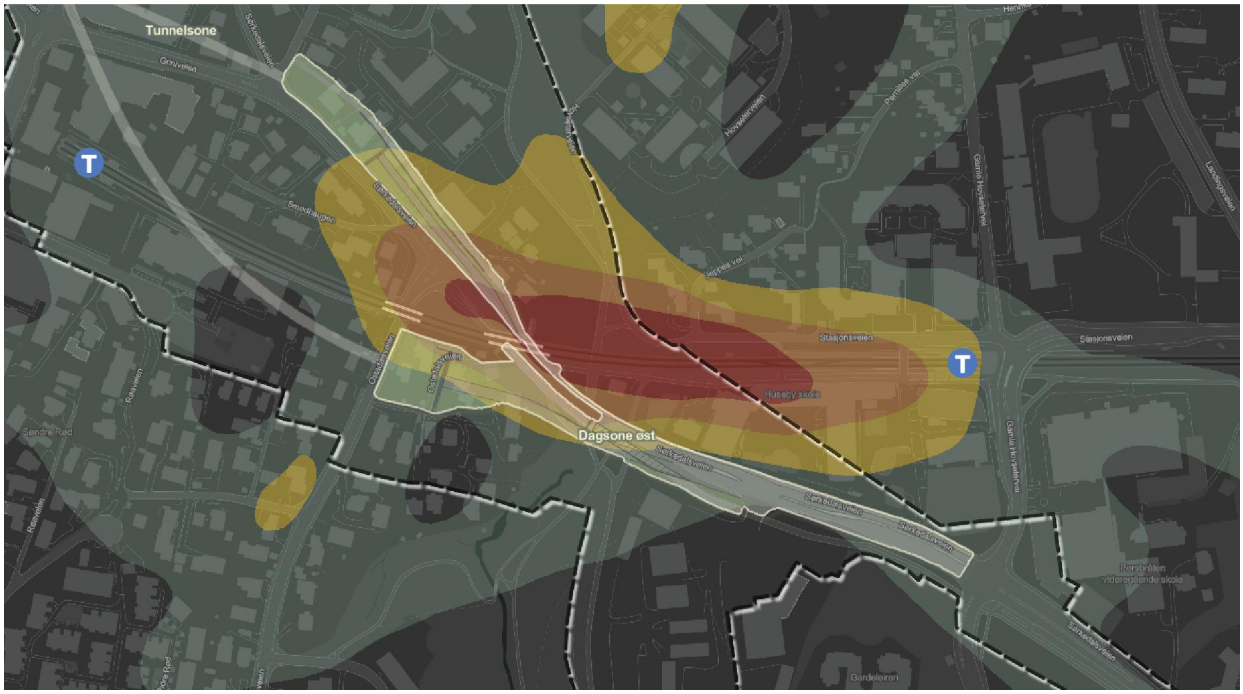


Figur 47 Hverdagsruter voksen myk trafikant - alternativ 6.

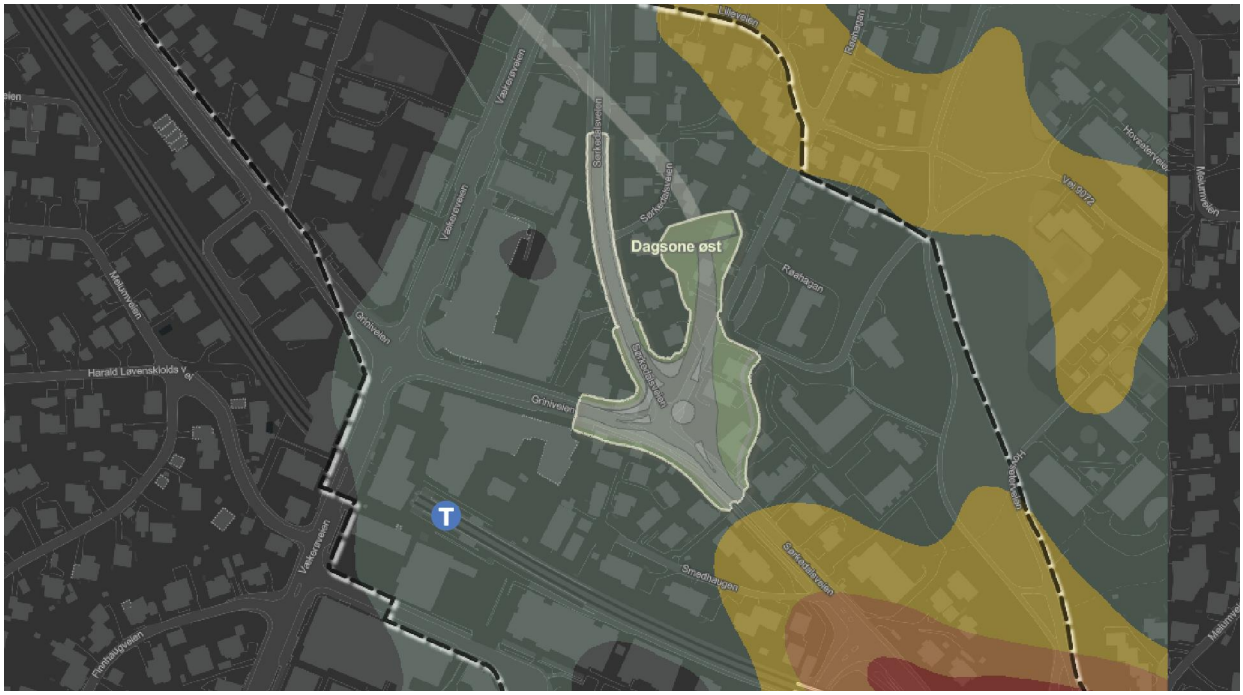
Skolevei



Figur 48 Skolevei - alternativ 3

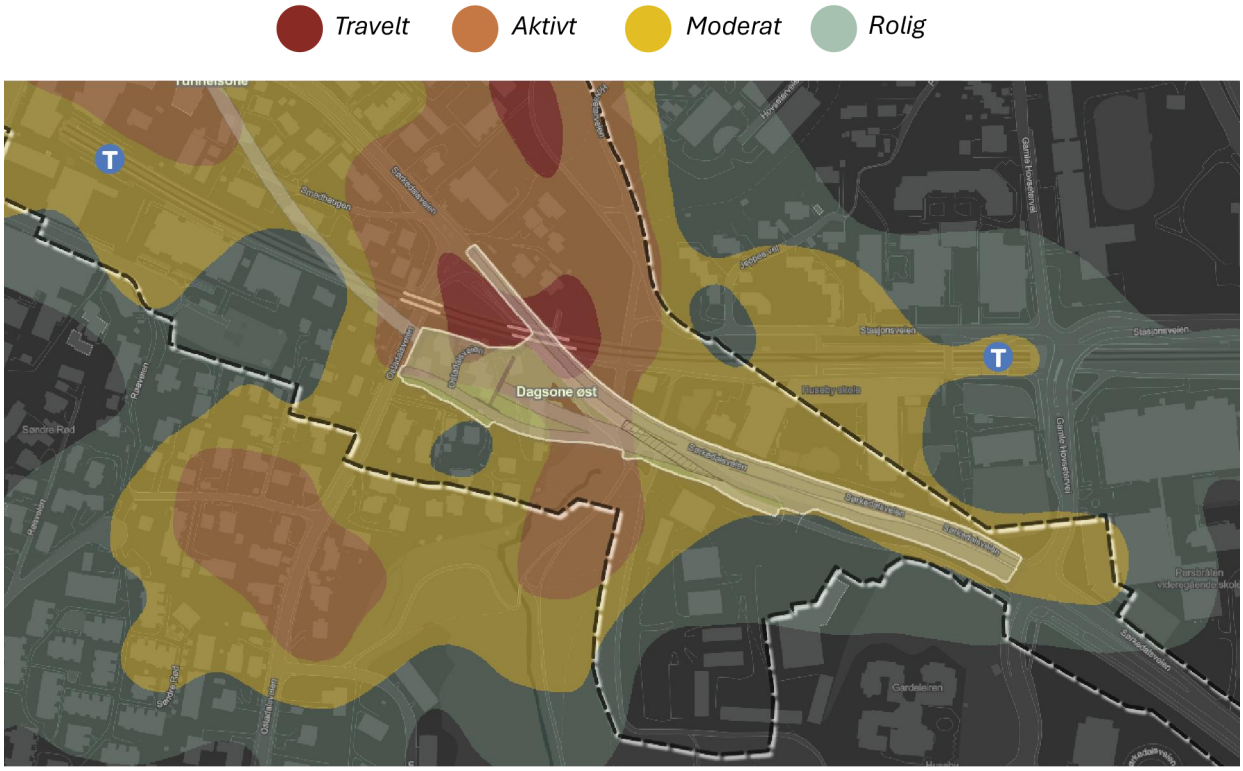


Figur 49 Skolevei - alternativ 5

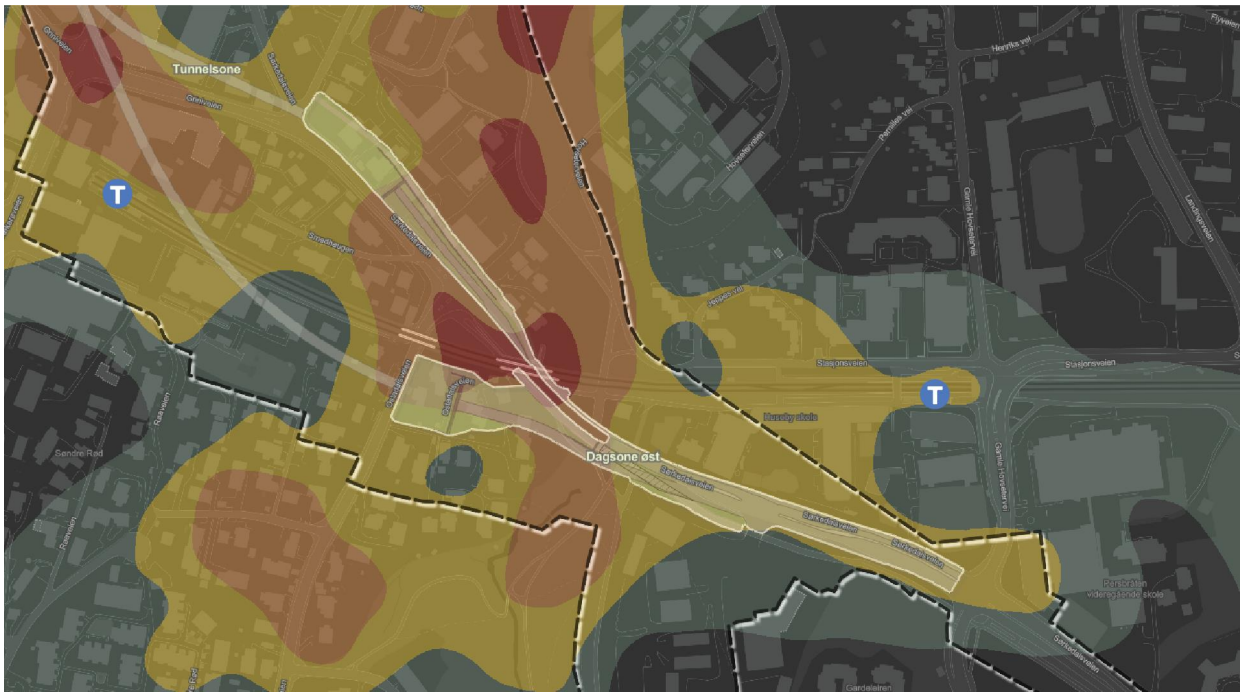


Figur 50 Skolevei - alternativ 6

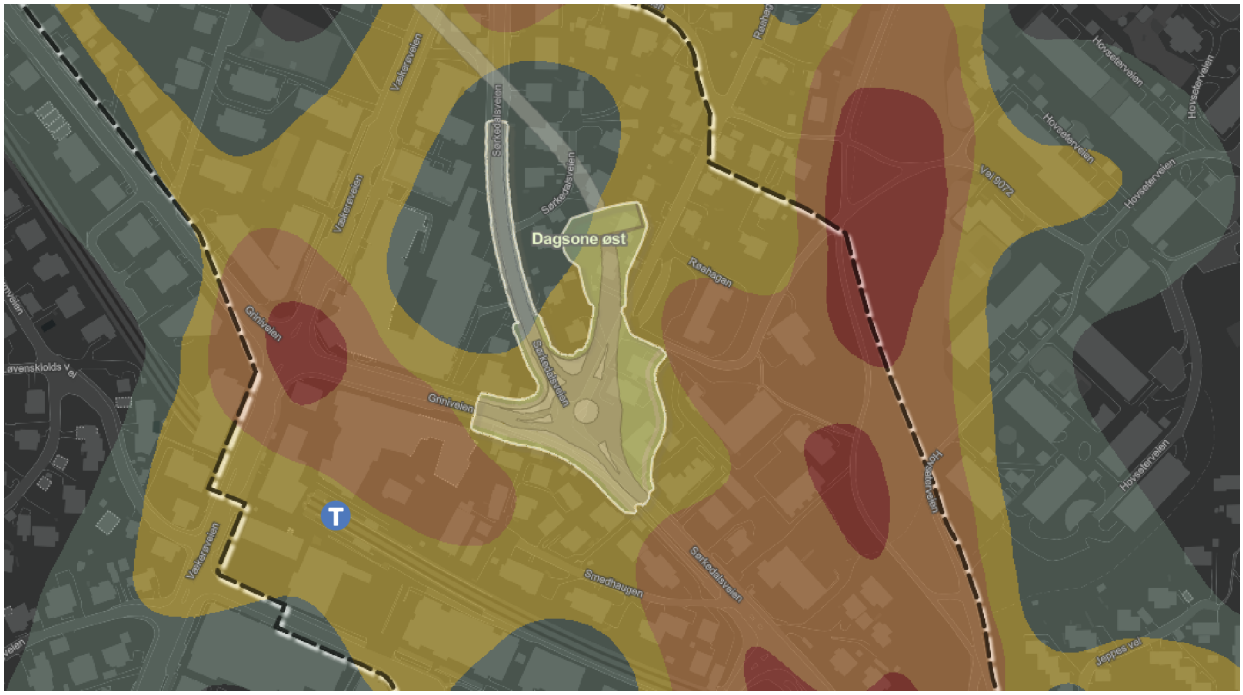
Fritidsruter barn og unge



Figur 51 Fritidsruter barn og unge - alternativ 3



Figur 52 Fritidsruter barn og unge - alternativ 5

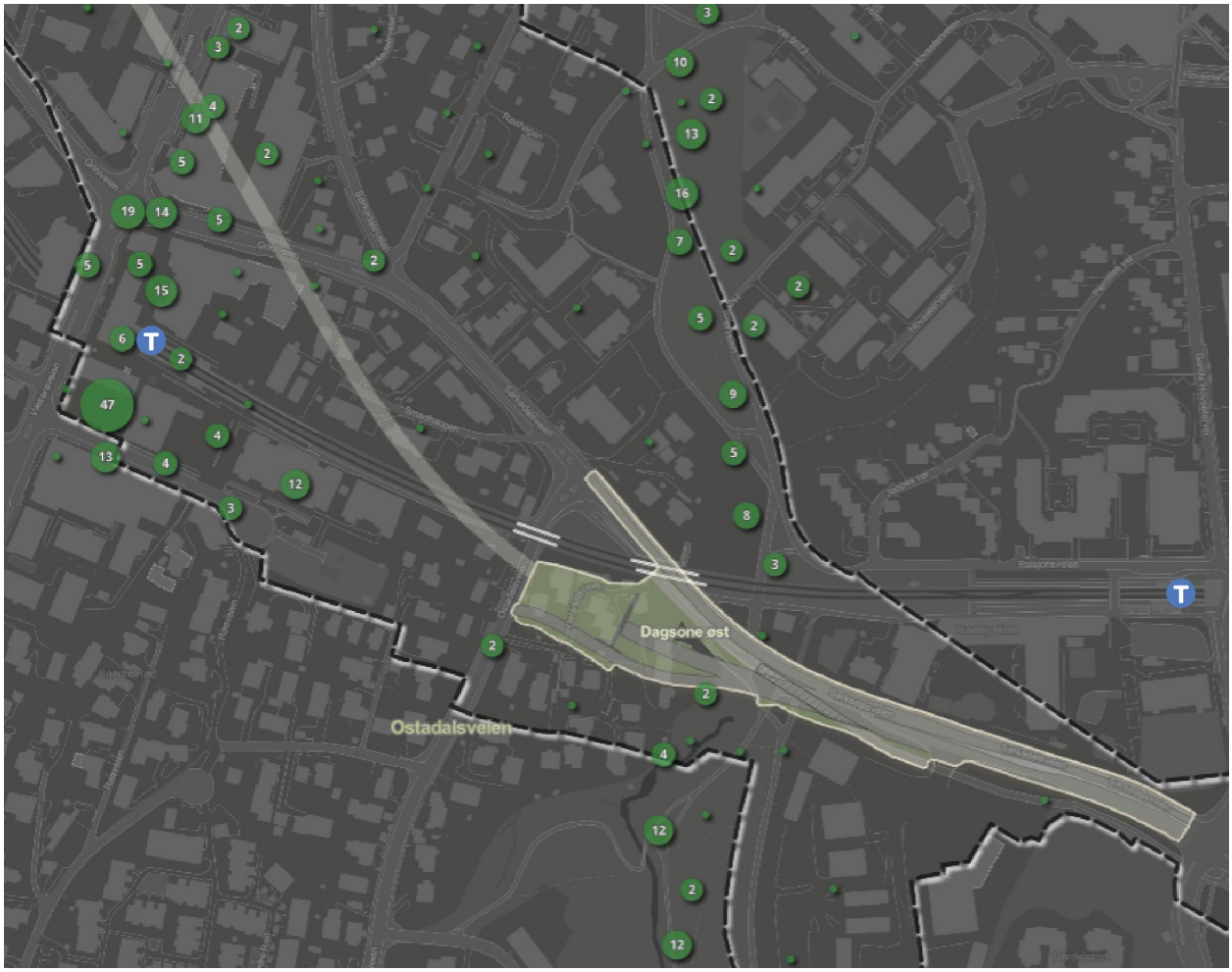


Figur 53 Fritidsruter barn og unge - alternativ 6

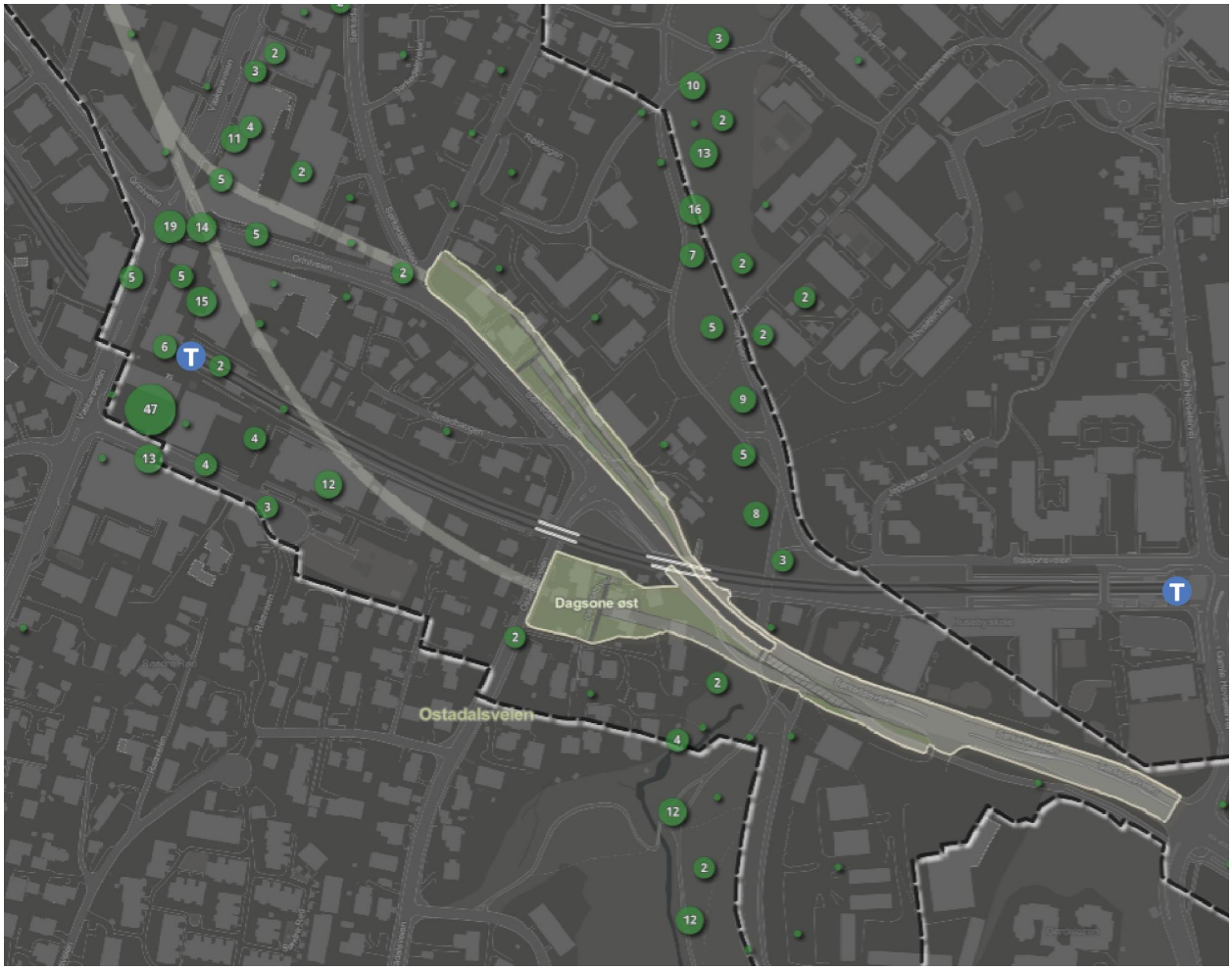
8.4.2 Oppholdssteder øst

Fritidsbruk voksne

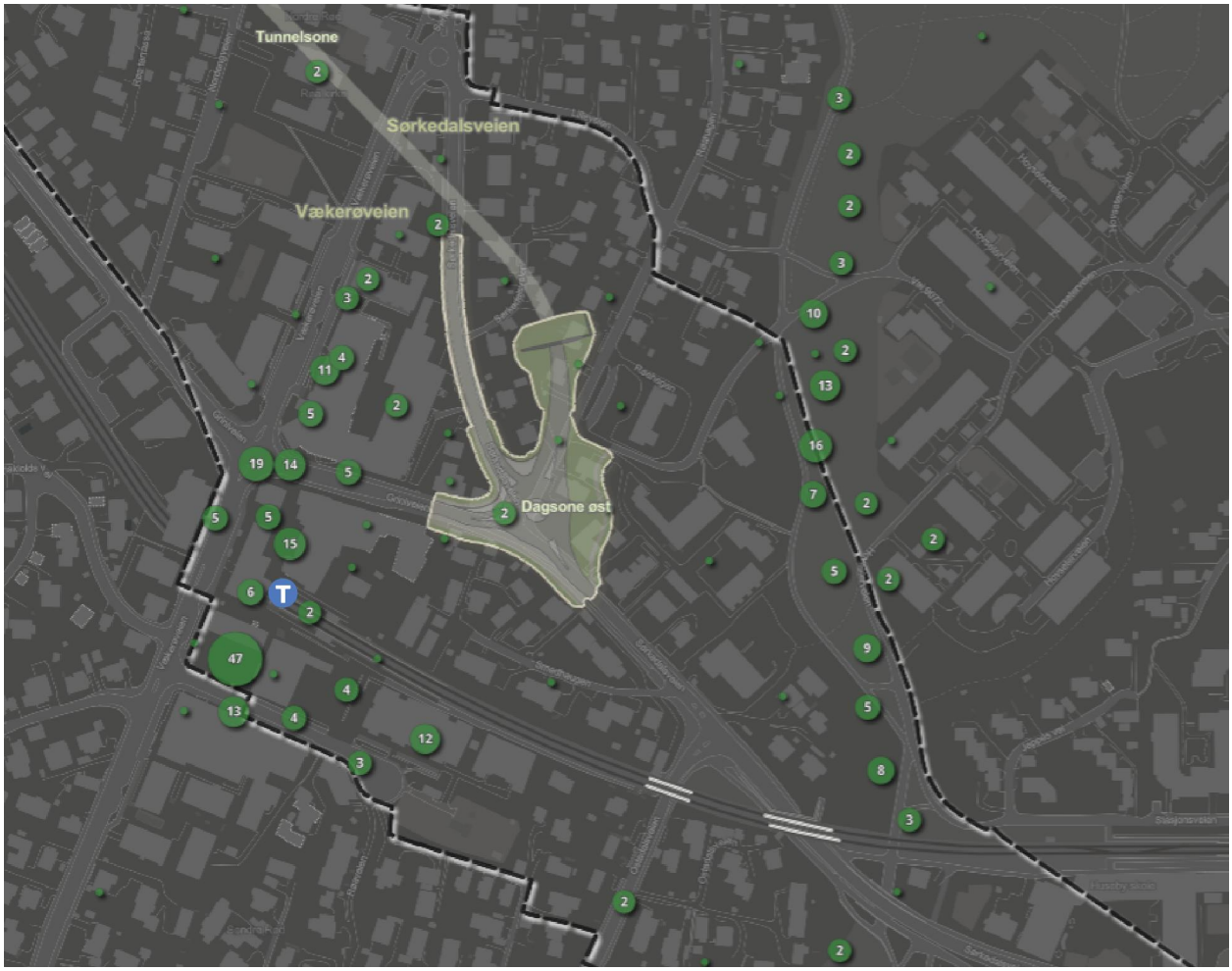
Fritidsområde voksne



Figur 54 Fritidsbruk voksne - alternativ 3



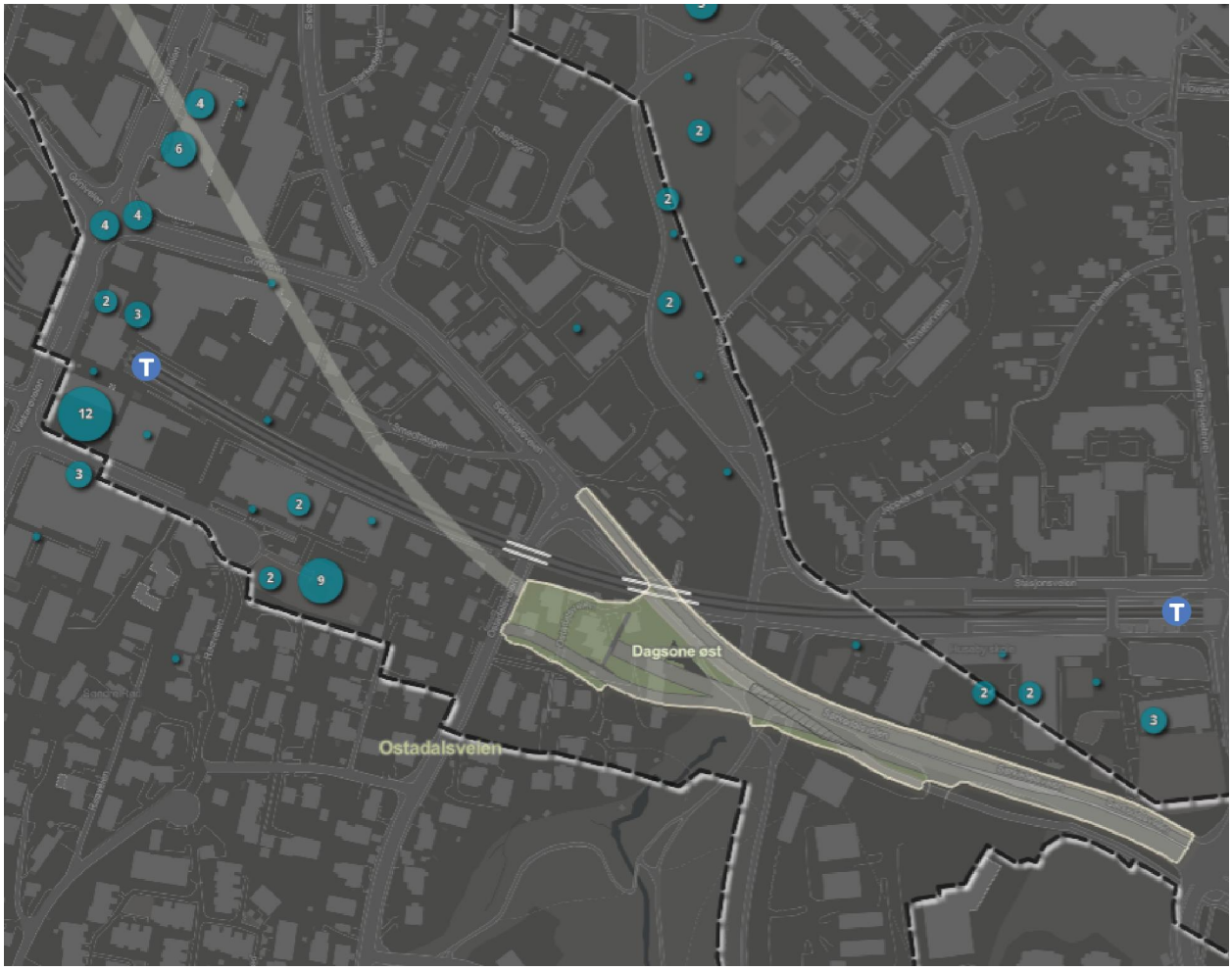
Figur 55 Fritidsbruk voksne - alternativ 5



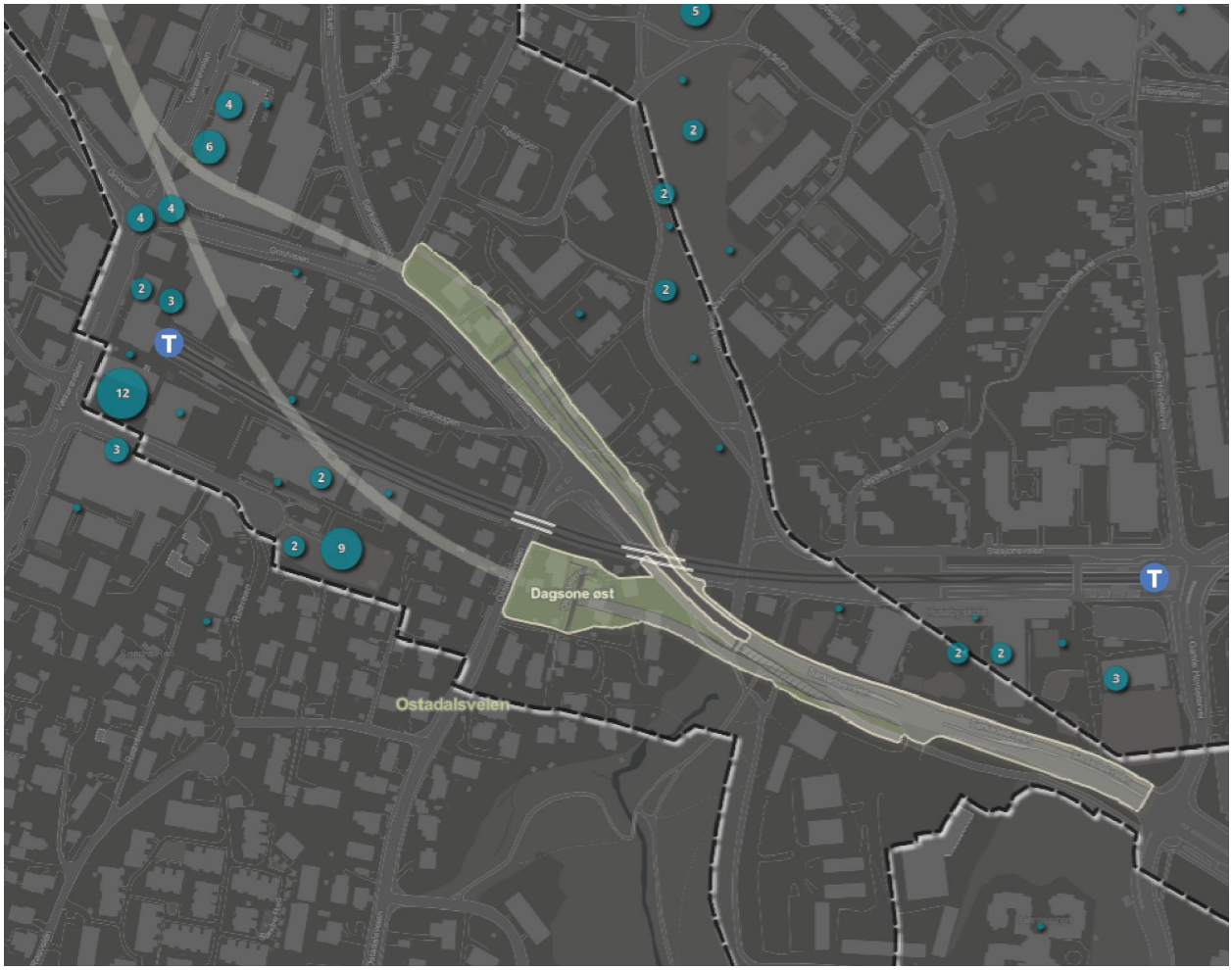
Figur 56 Fritidsbruk voksne - alternativ 6

Oppholdssteder barn og unge

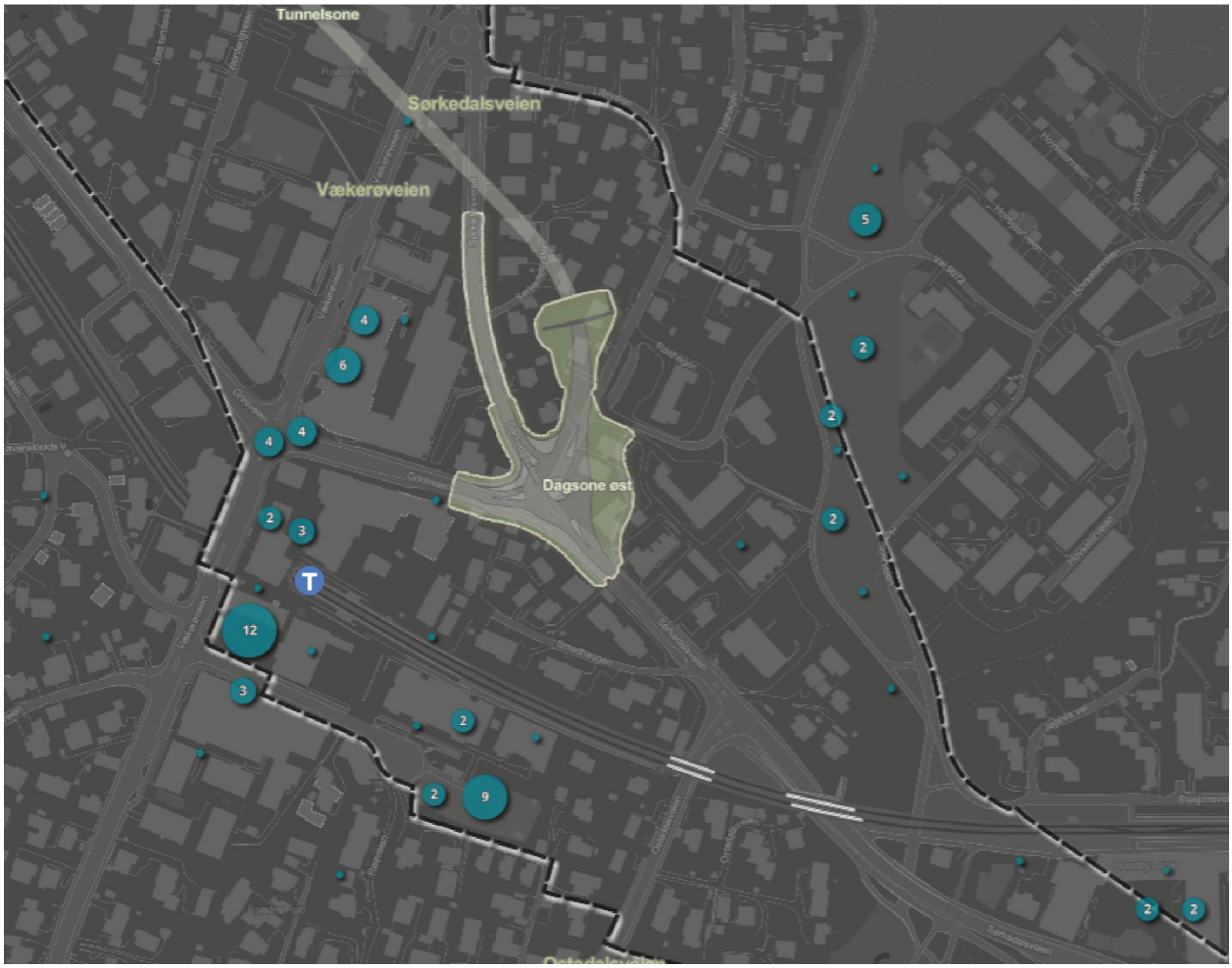
Oppholdssted barn og unge



Figur 57 Oppholdssteder barn og unge - alternativ 3



Figur 58 Oppholdssteder barn og unge - alternativ 5



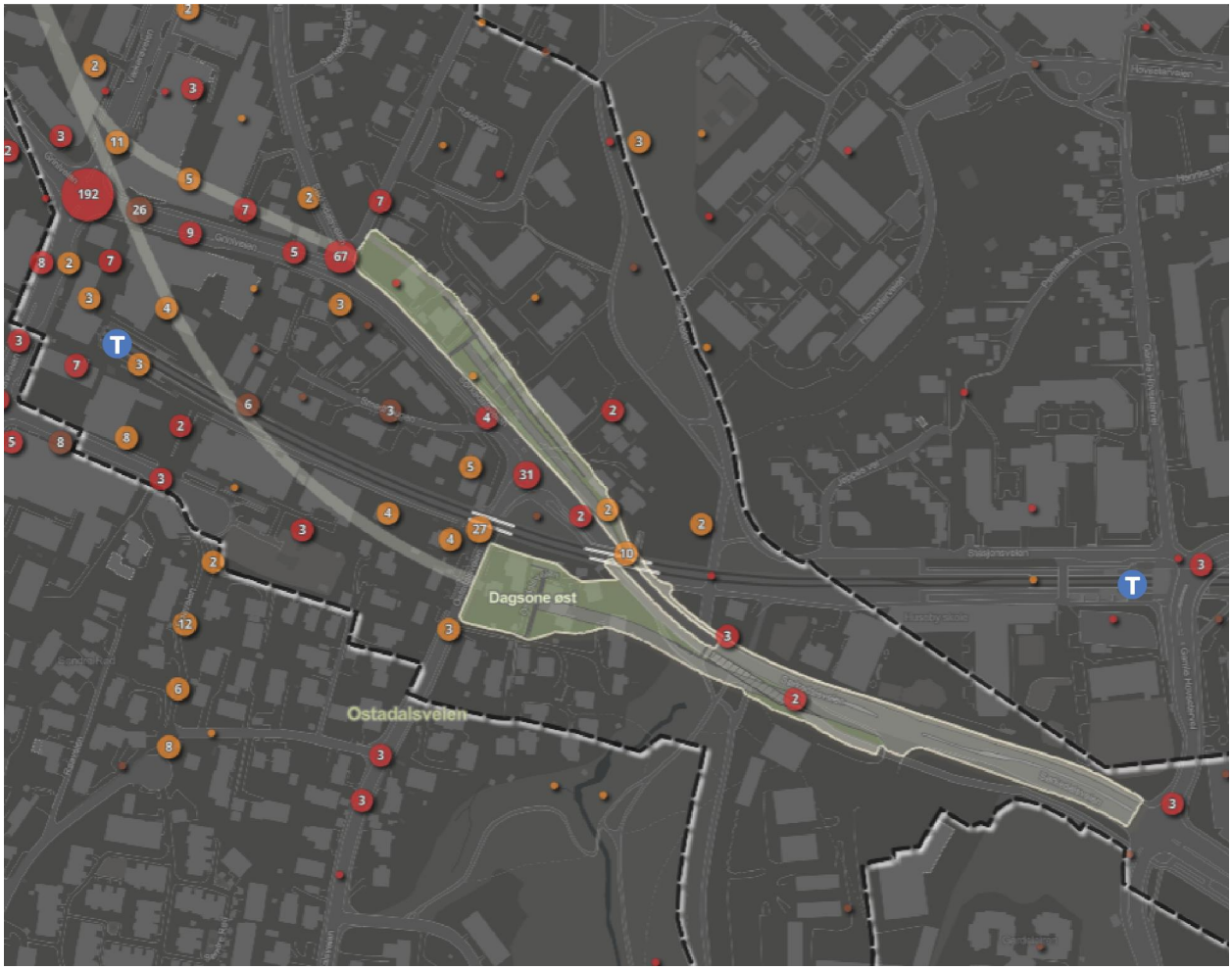
Figur 59 Oppholdssteder barn og unge - alternativ 6

8.4.3 Mislikte steder øst

Mangelfull universell utforming *Utrygt* *Barriere for ferdsel*



Figur 60 Mislikte steder - samlekart mangelfull universell utforming, utrygge steder, og opplevde barrierer. Alternativ 3.



Figur 61 Mislikte steder - samlekart mangelfull universell utforming, utrygge steder, og opplevde barrierer. Alternativ 5.



Figur 62 Mislikte steder - samlekart mangelfull universell utforming, utrygge steder, og opplevde barrierer. Alternativ 6.

8.5 Vedlegg 5

8.5.1 Innhold i spørreundersøkelsen

Vedlegget er et automatisk generert dokument fra GoVocal, og mangler kartlag som viser kartavgrensningen som henvises til på enkelte av spørsmålene. Vedlegget gir imidlertid ellers et komplett bilde av innholdet i undersøkelsen.

Forprosjekt inkl Planprogram, konsekvensutredning og detajreguleringsplan for Røatunnelen - Spørreundersøkelse

Instruksjoner

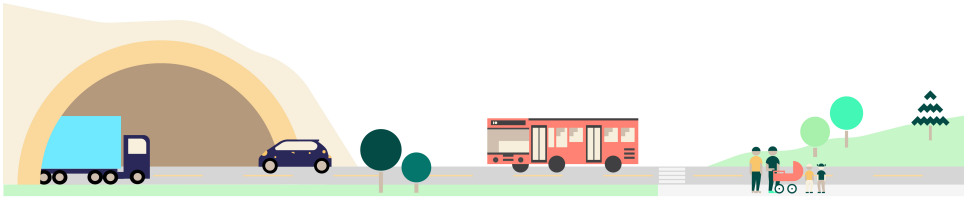
- Skriv så **tydelig** du kan - disse skjemaene kan bli skannet
- Skriv svarene dine på samme språk som dette skjemaet

Del A: Velkommen til spørreundersøkelsen om Røatunnelen

I denne undersøkelsen ønsker vi å få bedre innsikt i hvordan du som beboer, næringsdrivende eller annen fast bruker av Røa opplever området i dag. Du vil blant annet få spørsmål om hvor du beveger deg i hverdagen, hvilke steder du bruker, og hvor det kan være utfordrende å ferdes. Vi er også interessert i dine tanker om hvordan Røa bør utvikles i fremtiden.

Undersøkelsen tar ca. 10-15 minutter å svare på.

Les mer om prosjektet her



Del B: Personvern

Ditt personvern er viktig for oss. Les Oslo kommunes personvernserklæring *her*

Undersøkelsen er anonym

Denne undersøkelsen er anonym, og dine svar vil ikke bli brukt til å identifisere deg som person. Selv om vi samler inn informasjon om omtrentlig bosted, vil denne informasjonen ikke bli brukt til profilering eller personlig identifikasjon. Dataene vil utelukkende bli analysert på gruppenivå.

Formål med undersøkelsen

Bymiljøetaten har startet arbeidet med Røatunnelen. For å få et best mulig beslutningsgrunnlag, ønsker de innsikt i hvordan dagens beboere og andre brukere av området, bruker og opplever området, samt hvilke visjoner for fremtiden som eksisterer.

Undersøkelsen gjennomføres helt i starten av planarbeidet, som et tillegg til den formelle høringen. Målet er å få god kunnskap om lokale behov før selve planen utformes.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i undersøkelsen. Du kan når som helst gå ut av undersøkelsen uten å oppgi grunn.

Om gjenbruk og lagring av personopplysninger

Personopplysninger skal ikke gjenbrukes til nye formål som er uforenelig med det opprinnelige formålet. Personopplysninger skal ikke oppbevares lengre enn nødvendig, og vil bli slettet senest innen 1. september 2027.

Hvem behandler personopplysningene?

Bymiljøetaten i Oslo har engasjert Multiconsult Norge AS som rådgiver. Multiconsult Norge AS er databehandler, og har utarbeidet undersøkelsen på vegne av Bymiljøetaten i Oslo. Alle data behandles strengt konfidensielt og er kun tilgjengelig for en begrenset gruppe medarbeidere i Bymiljøetaten og Multiconsult. Vi benytter både organisatoriske og tekniske tiltak for å sikre at informasjonen håndteres sikkert og i samsvar med Personopplysningsloven.

Dersom du har spørsmål knyttet til undersøkelsen eller behandling av personopplysninger, kan du ta kontakt med oss på e-post: survey@multiconsult.no

1. **Jeg bekrefter at jeg har fylt 16 år**

   **Velg bare ett alternativ.*

   ◯ A) Ja, jeg bekrefter at jeg har fylt 16 år

2. **Jeg samtykker til at Oslo kommune kan behandle mine personopplysninger i tråd med beskrivelsen på denne siden.**

   **Velg bare ett alternativ.*

   ◯ A) Ja, jeg samtykker

Del C: Tilknytning

Se på den gule sonen i kartet. Du kan zoome og flytte på kartet.



3. Bor du innenfor den gule sonen?

**Velg bare ett alternativ.*

- ◯ A) Ja
- ◯ B) Nei

4. Jobber du eller går på skole innenfor den gule sonen?

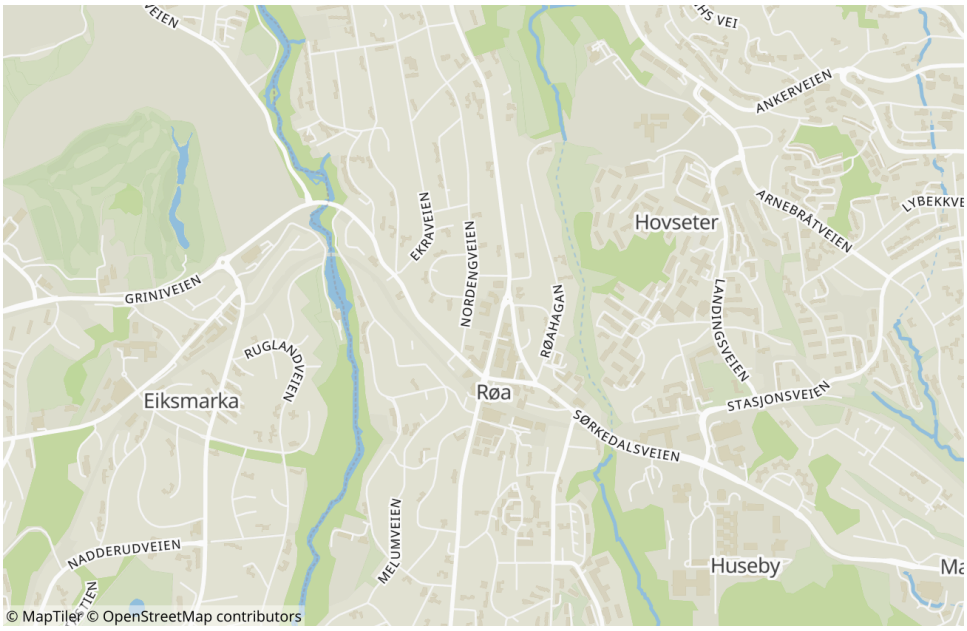
**Velg bare ett alternativ.*

- ◯ A) Ja
- ◯ B) Nei

*Hvis du svarte **B** på spørsmål 3, gå videre til **Del E**.*

Del D: Bosted

Se på kartet.



5. I hvilken sone bor du? (valgfritt)

**Velg bare ett alternativ.*

- ○ A) Gul sone (omkringliggende)
- ○ B) Blå/lilla sone (vest)
- ○ C) Grønn/turkis sone (øst)
- ○ D) Ingen av sonene
- ○ E) Ønsker ikke å oppgi

Del E: Reisevaner i nærområdet

6. Hvordan gjennomfører du vanligvis korte hverdagsreiser i sommerhalvåret på Røa og i nærområdene? (valgfritt)

For eksempel til matbutikken, trening, kafé eller annet. Dersom det varierer velger du det du gjør oftest.

**Velg bare ett alternativ.*

- ○ A) Til fots (inkluderer hjelpemidler som rullestol, rullator, gåstol eller lignende)
- ○ B) Sykkel, elsykkel, sparkesykkel, elsparkesykkel eller lignende
- ○ C) Kollektivtransport
- ○ D) Bil eller annet motorisert kjøretøy som sjåfør
- ○ E) Bil eller annet motorisert kjøretøy som passasjer
- ○ F) Taxi
- ○ G) Annet

Hvis 'Annet', vennligst spesifiser

7. **Hvordan gjennomfører du vanligvis korte hverdagsreiser i vinterhalvåret på Røa og i nærområdene?** (valgfritt)

For eksempel til matbutikken, trening, kafé eller annet. Dersom det varierer velger du det du gjør oftest.

**Velg bare ett alternativ.*

- ◯ A) Til fots (inkluderer hjelpemidler som rullestol, rullator, gåstol eller lignende)
- ◯ B) Sykkel, elsykkel, sparkesykkel, elsparkesykkel eller lignende
- ◯ C) Kollektivtransport
- ◯ D) Bil eller annet motorisert kjøretøy som sjåfør
- ◯ E) Bil eller annet motorisert kjøretøy som passasjer
- ◯ F) Taxi
- ◯ G) Annet

Hvis 'Annet', vennligst spesifiser

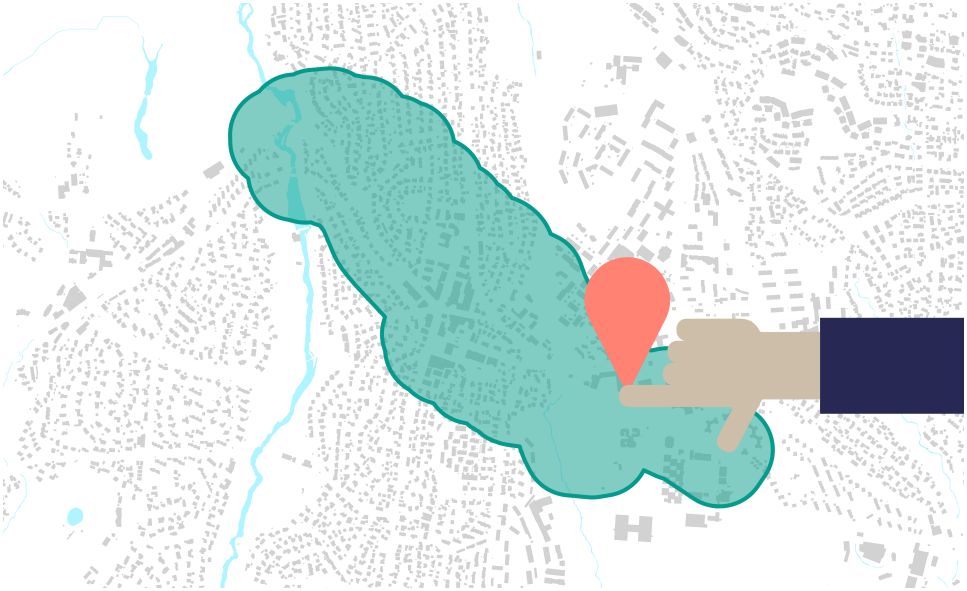
Del F: Bruk og reiser på Røa og nærliggende områder

Nå skal du markere ruter og steder i kart

Marker ruter og steder du besøker som **myk trafikant** – det vil si når du går, sykler eller bruker sparkesykkel (vanlig eller elektrisk). Dette gjelder også deg som bruker hjelpemidler som rullestol eller annet. Hvis du markerer hjemmet ditt som startpunkt, blir dette anonymisert i analysen.

Fokuser på undersøkelsesområdet

Vi ber deg markere ruter og steder som berører undersøkelsesområdet. Dette vil alltid være synlig i kartet.



Temaer

Hvis et tema ikke passer for deg, kan du gå videre til neste spørsmål. Temaene er:

1. Hverdagsreiser
2. Snarveier
3. Fritidsdestinasjoner
4. Universell utforming
5. Utrygghet
6. Barrierer

Hvis du har hjemmeboende barn vil du få spørsmål om barnas ruter etter at du har kartlagt dine egne.

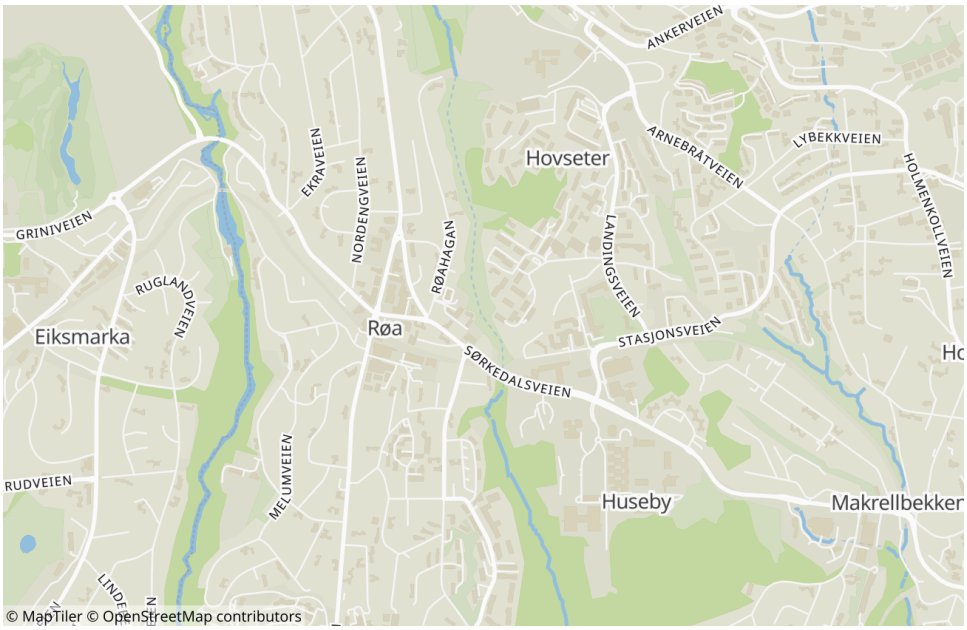
Del G: Hverdagsreise

8. **Tegn din mest brukte hverdagsreise** (valgfritt)

   En hverdagsreise kan være den reisen du tar til jobb, skole, dagsenter eller andre faste aktiviteter i hverdagen.

   Har du ingen hverdagsreise som berører det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

   Tegn inn en rute på kartet nedenfor.



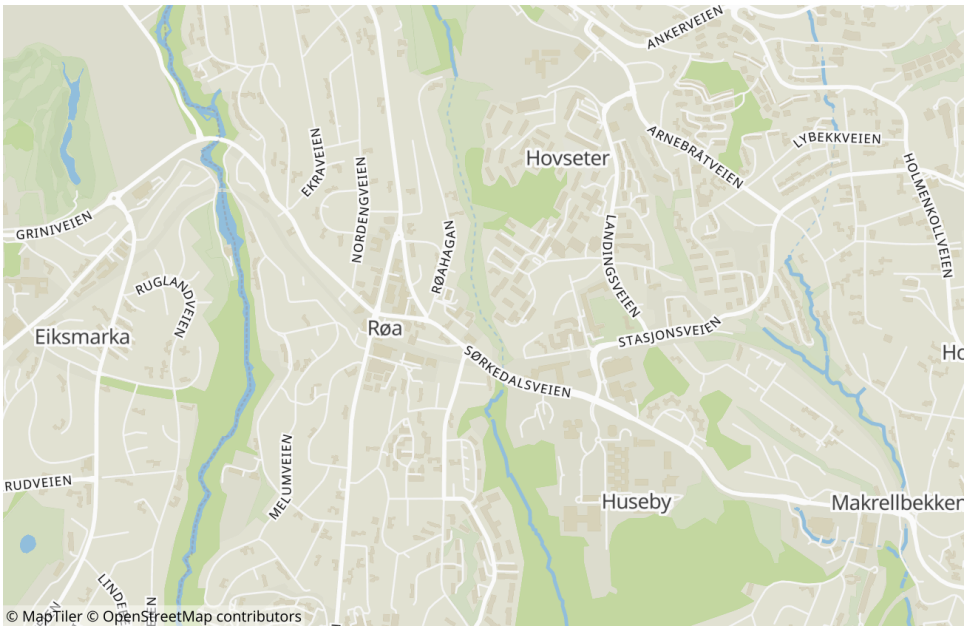
Del H: Snarveier

9. **Tegn en snarvei du bruker ofte** (valgfritt)

   Med snarveier mener vi mindre stier og ferdselsårer du bruker for å komme raskere dit du skal.

   Bruker du ingen snarveier som berører det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

   Tegn inn en rute på kartet nedenfor.



Del I: Fritid

10. **Marker et sted som er viktig for deg på fritiden** (valgfritt)

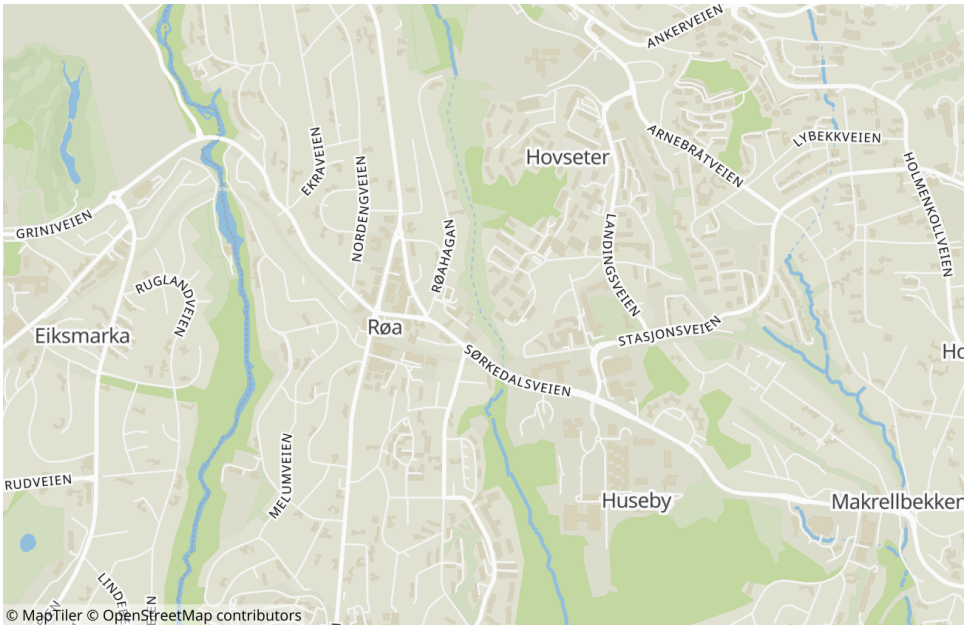
    Det kan for eksempel være et sted du treffer venner, finner ro, eller går tur.

    Vi er særlig interessert i å forstå hvilke steder du bruker som ikke er tilknyttet organiserte aktiviteter som fotballtrening, korpsøvelser eller lignende.

    Bruker du ingen steder innenfor det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

    NB: Ikke marker eget eller andres private hjem.

    Tegn en X på kartet nedenfor for å vise hvor du befinner deg, eller skriv adressen i stedet.



11. **Hvordan bruker du dette stedet på fritiden?** (valgfritt)

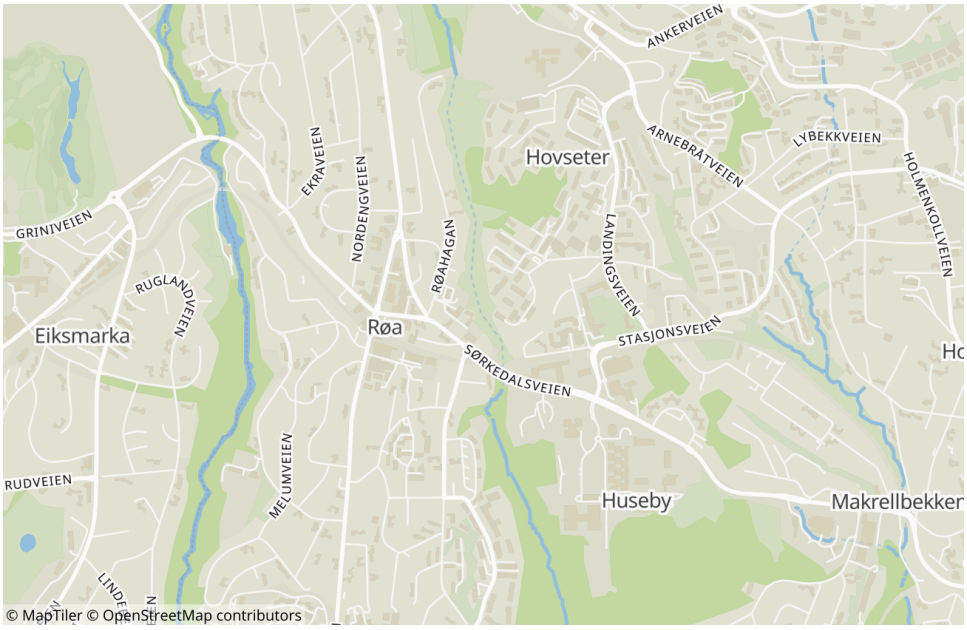
Del J: Universell utforming

12. **Marker et sted hvor du har opplevd en utfordring knyttet til universell utforming.** (valgfritt)

    Det kan for eksempel være dårlig tilrettelegging for barnevogn og hjelpemidler som rullestol og rullator, dårlig belysning, hindringer, hull i veien eller manglende ledelinjer.

    Er det ingen steder du opplever som problematiske innenfor det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

    Tegn en X på kartet nedenfor for å vise hvor du befinner deg, eller skriv adressen i stedet.



13. **Hva er problematisk med utformingen her?** (valgfritt)

Del K: Utrygghet

14. **Marker et sted du føler deg utrygg** (valgfritt)

    Det kan for eksempel være som følge av trafikkrelaterte forhold, men også andre forhold som bidrar til utrygghet.

    Er det ingen utrygge steder innenfor det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

    Tegn en X på kartet nedenfor for å vise hvor du befinner deg, eller skriv adressen i stedet.



15. **Hva gjør dette stedet utrygt for deg?** (valgfritt)

Del L: Barrierer

16. Marker en barriere for ferdsel (valgfritt)

Det kan for eksempel være et område med få tilrettelagte krysningspunkter, T-banespor eller terrengvariasjoner.

Er det ingen barrierer innenfor det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

Tegn en X på kartet nedenfor for å vise hvor du befinner deg, eller skriv adressen i stedet.



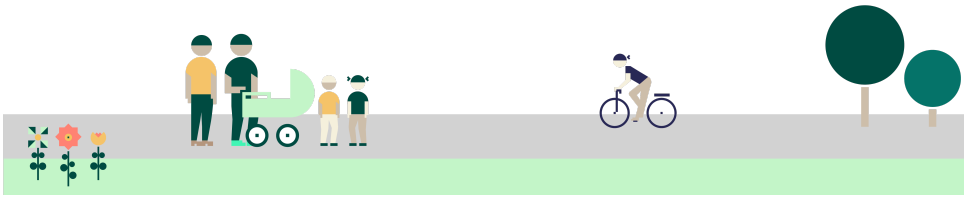
17. Hvorfor er dette en barriere? (valgfritt)

Del M: Hjemmeboende barn

18. Har du hjemmeboende barn i skolealder?

Vi spør om dette for å finne ut hvilke veier og steder som er viktige for barnet ditt.

Dersom du har hjemmeboende barn som er over 16 år, kan de ta undersøkelsen på egenhånd.



**Velg bare ett alternativ.*

- ○ A) Ja
- ○ B) Nei
- ○ C) Ønsker ikke å oppgi

*Hvis du svarte **B** på spørsmål 18, gå videre til **Del Q**.*

*Hvis du svarte **C** på spørsmål 18, gå videre til **Del Q**.*

Del N: Barn og unges skolevei

19. Tegn skoleveien til barnet ditt (valgfritt)

Dersom deler av skoleveien er med kollektivtransport eller bil, tegner du kun inn den delen som barnet ditt går, sykler eller lignende.

Går ikke skoleveien innenfor det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

Tegn inn en rute på kartet nedenfor.



Del O: Barn og unges fritidsruter

20. **Tegn en viktig fritidsrute for ditt barn** (valgfritt)

    Det kan for eksempel være ruten til en fritidsaktivitet, busstopp, en lekeplass eller til en venn.

    Går ikke fritidsruten innenfor det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

    NB: Ikke tegn inn deler av reisen som gjennomføres med bil eller kollektivtransport.

    Tegn inn en rute på kartet nedenfor.



Del P: Barn og unges oppholdssteder

21. **Market et oppholdssted for barn og unge.** (valgfritt)

    Det kan for eksempel være en organisert aktivitet, en lekeplass, en butikk eller et annet sted barn og unge oppholder seg ofte.

    Er det ingen oppholdssteder innenfor det grønne området? Da kan du gå videre til neste spørsmål.

    Tegn en X på kartet nedenfor for å vise hvor du befinner deg, eller skriv adressen i stedet.



Del Q: Holdninger til tunnelen

Ta stilling til påstandene nedenfor. Svar slik det passer best for deg. Hvis du ikke er enig, velger du uenig eller helt uenig.

22. **Samlet sett er jeg positiv til Røatunnelen** (valgfritt)

    Vennligst skriv et tall mellom 1 og 5.
    1 = Helt uenig , 3 = Hverken enig eller uenig , 5 = Helt enig .

23. **Jeg tror det blir flere positive konsekvenser av tunnelen enn negative** (valgfritt)

    Vennligst skriv et tall mellom 1 og 5.
    1 = Helt uenig , 3 = Hverken enig eller uenig , 5 = Helt enig .

Del R: Konsekvenser av tunnelen

Ta stilling til påstandene nedenfor. Vurder i hvilken grad du mener påstanden stemmer for deg.

24. Tunnelen vil bidra til å forbedre forhold ved Røa som er viktige for min trivsel og livskvalitet (valgfritt)

**Velg bare ett alternativ.*

- ○ A) I veldig liten grad
- ○ B) I liten grad
- ○ C) I noen grad
- ○ D) I stor grad
- ○ E) I veldig stor grad
- ○ F) Det har jeg ingen formening om

25. Tunnelen vil ha negativ innvirkning på forhold ved Røa som er viktige for min trivsel og livskvalitet (valgfritt)

**Velg bare ett alternativ.*

- ○ A) I veldig liten grad
- ○ B) I liten grad
- ○ C) I noen grad
- ○ D) I stor grad
- ○ E) I veldig stor grad
- ○ F) Det har jeg ingen formening om

Del S: Bekymringer

26. Er det noe ved det tunnelprosjektet som bekymrer deg? (valgfritt)

Her ønsker vi å vite hva som bekymrer deg mest ved tunnelprosjektet, både i planleggingen og når tunnelen er ferdig. Velg de fem temaene du er mest bekymret for, eller skriv selv under «annet».

**Velg maksimalt 5 alternativer*

- ☐ A) Trafikksikkerhet
- ☐ B) Barn og unges skolevei og fritidsreiser
- ☐ C) Forhold for gående (inkludert tilgjengelighet og universell utforming)
- ☐ D) Forhold for syklende / sparkesyklende
- ☐ E) Biltrafikk og fremkommelighet med bil på Røa
- ☐ F) Bevaring av natur og grøntområder
- ☐ G) Støy og luftkvalitet ved tunnelinngangene
- ☐ H) Kvalitet på utendørs møteplasser og nærmiljø ved tunnelinngangene
- ☐ I) At noen mister boligen sin
- ☐ J) Naboskap som brytes opp
- ☐ K) At tunnelen blir en barriere mellom Røa og Hovseter
- ☐ L) Visuelle virkninger av tunnelen
- ☐ M) Utvikling av Røa sentrum som handels- og møtested
- ☐ N) At jeg ikke får nok informasjon eller mulighet til å delta i planarbiedet
- ☐ O) Ulemper i anleggsperioden (støy, støv, rystelser)
- ☐ P) Ingenting
- ☐ Q) Vet ikke
- ☐ R) Annet

Hvis 'Annet', vennligst spesifiser

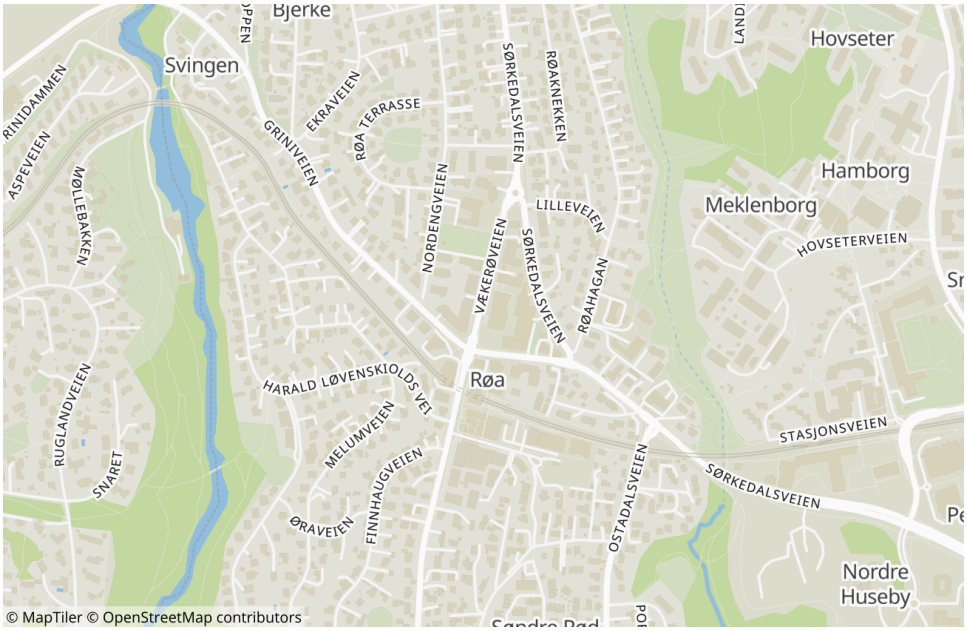
Del T: Fremtidens Røa

Innspillene vil ikke brukes videre i tunnelprosjektet, men skal bidra til kunnskap om hvordan Røa kan utvikles i framtiden.

27. Marker ett sted på Røa hvor du har et ønske for fremtiden (valgfritt)

Det kan for eksempel være et sted du skulle ønske det var mer tilrettelagt for opphold, lek, turgåing, næringsliv eller lignende.

Tegn en X på kartet nedenfor for å vise hvor du befinner deg, eller skriv adressen i stedet.



28. Beskriv ønsket ditt (valgfritt)

Del U: Snart ferdig!

29. Men først: driver du næringsvirksomhet i området?

Dersom du driver næring har vi et par ekstra spørsmål til deg.

**Velg bare ett alternativ.*

- ○ A) Ja
- ○ B) Nei

*Hvis du svarte **B** på spørsmål 29, gå videre til **Del W**.*

Del V: Til deg som næringsdrivende

30. Hvilken type virksomhet driver du på Røa? (valgfritt)

**Velg bare ett alternativ.*

- ○ A) Varehandel / butikk
- ○ B) Servering / kafé / restaurant
- ○ C) Kontor / tjenesteyting
- ○ D) Helse / velvære
- ○ E) Kultur / fritid
- ○ F) Annet

Hvis 'Annet', vennligst spesifiser

_____

31. Med utgangspunkt i tunnelprosjektet og mulige endringer i trafikk, gater og byrom på Røa: Hva mener du er viktigst for at Røa skal fungere bedre som handels-, service- og næringsområde? (velg inntil tre) (valgfritt)

**Velg maksimalt 3 alternativer*

- ☐ A) Bedre forhold for myke trafikanter
- ☐ B) Bedre kollektivtilgjengelighet
- ☐ C) Bedre trafikkavvikling
- ☐ D) Bedre parkeringsmuligheter
- ☐ E) Mer attraktive byrom / oppholdssteder
- ☐ F) Økt handels- og tjenestetilbud
- ☐ G) Annet

Hvis 'Annet', vennligst spesifiser

_____

32. Har du andre innspill knyttet til din virksomhet? (valgfritt)

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Del W: Noe på hjertet?

33. Har du andre innspill? (valgfritt)

Del X: Om deg

34. Kjønnsidentitet (valgfritt)

**Velg bare ett alternativ.*

- ◯ A) Kvinne
- ◯ B) Mann
- ◯ C) Ikke-binær/annet
- ◯ D) Ønsker ikke svare

35. Aldersgruppe (valgfritt)

Svar

**Velg bare ett alternativ.*

- ◯ A) 16-19
- ◯ B) 20-27
- ◯ C) 28-35
- ◯ D) 36-50
- ◯ E) 51-67
- ◯ F) 68-79
- ◯ G) 80+