



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 30.10.2020

Deres ref.:

Vår ref.: 11/00674-240

Saksbeh.: Kim Andre Åtland Hansen
Org. enhet: Påvirkning, utredning og strategi

Arkivkode: 615,6

OPPSUMMERING OG SVAR PÅ UTTALELSER TIL FORSLAG OM TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK I HELLERUDVEIEN

Oslo kommune ved Bymiljøetaten har foreslått en ettårig prøveordning med bussbom i Hellerudveien. Informasjon om forslaget ble sendt som e-post til beboere på Hellerud 6. mai 2020, med beskrivelse av hvor og hvorfor vi foreslår å etablere bussbommen. I e-posten ble det opplyst om at det var mulig å sende innspill og spørsmål om prosjektet til Bymiljøetaten innen 17. juni 2020. Det ble i tillegg gjennomført et nettbasert møte den 27. mai 2020 hvor deltakere kunne stille spørsmål og komme med innspill. Dette brevet oppsummerer innspillene fra høringsrunden og nettmøtet.

1. Nærmere om forslaget

Det pågående arbeidet har sitt opphav i et innbyggerforslag sendt fra beboere på Hellerud til Oslo bystyre i 2017, hvor kommunen ble bedt om å gjøre noe for å øke trafikksikkerheten i Hellerudveien. På bakgrunn av dette fattet bystyret i februar 2018 sju vedtak for økt trafikksikkerhet. Disse omfattet at bystyret ba byrådet om å:

- *utrede en bussbom i Hellerudveien, i samarbeid med bydelen og lokale interessenter.*
- *jobbe videre med redusert biltrafikk og økt trafikksikkerhet for myke trafikanter i Hellerudveien i dialog med de som bor der og i dialog med bydelsutvalgene i Alna og Østensjø.*

Byrådet ga Bymiljøetaten ansvar for den praktiske gjennomføringen. Bymiljøetaten har utredet muligheten for å sette opp bussbom i Hellerudveien, og vi anbefaler at bussbom innføres som et ettårig prøveprosjekt. Hensikten er oppnå målene om redusert biltrafikk og økt trafikksikkerhet for myke trafikanter.

2. Oppsummering av innspill

Bymiljøetaten takker for alle innspill og uttalelser i saken. Vi mottok 162 tilbakemeldinger fra 145 innskrivere innen fristen 17. juni. Av disse uttalte 33 personer seg positivt til forslaget, 80 utalte seg negativt, mens de resterende 32 fremsto som enten nøytrale eller tok opp andre forhold på Hellerud. Av de 30 deltakerne på nettmøtet uttalte 6 seg positivt til forslaget, 13 fremsto nøytrale eller omtalte andre forhold og 11 uttalte seg negativt til løsningsforslaget. De fleste tilbakemeldingene er fra enkeltpersoner, men noen representerer også husstander. Noen innspill har vært gjengitt av flere personer, deriblant et innspill som stiller seg negativt til bomforslaget, som vi har mottatt fra 27 forskjellige innsendere. I september 2020 mottok vi i tillegg et brev med 213 signaturer fra personer som er imot bomforslaget. Tematisk er det noen emner som ofte går igjen i innspillene, blant annet hvorvidt bussbom er et passende tiltak med hensyn til trafikksituasjonen i Hellerudveien og ulempene den vil medføre for fremkommeligheten med bil.

2.1 Innspill fra bydeler og offentlige instanser

Foruten privatpersoner har også Brann og redningsetaten (BRE), Ruter, Bydel Alna og Bydel Østensjø gitt sine uttalelser. BRE og Ruter har ingen kommentarer til selve bussbommen, men ber om at fremkommeligheten for redningskjøretøy og buss ivaretas. BRE foreslår for eksempel bruk av innsnevringer i stedet for fartshumper, mens Ruter foreslår bruk av busshumper eller andre fartshindrende tiltak som i begrenset grad påvirker bussen. I tillegg ber Ruter om at det tas høyde for bussens svingradius ved innsnevring av krysset Hellerudveien/Venåsvegen.

Bydel Østensjø støtter forslagene om å gjøre Hellerudveien til en mer trafikksikker skolevei. De mener at et eventuelt prøveprosjekt med bussbom bør operere med en tidsbegrenset stengning mellom kl. 07-09 og 13-18 på hverdager, med mulighet for justeringer underveis i prøveperioden. I tillegg ber de om at det startes opp planarbeid for å etablere fortau på strekningene hvor bussen kjører, og de påpeker at det er behov for et trafikksikkert krysningspunkt der Hellerudveien møter Trasoppveien/Ytre ringvei. De ber også om at bussens fremkommelighet holdes under oppsikt, spesielt i og ved Tveitakrysset og i krysset mellom Ytre ringvei og Stordamveien, og at tiltak iverksettes om nødvendig for å motvirke forsinkelser i kollektivtrafikkikken.

Også Bydel Alna støtter forslaget om at det gjennomføres et prøveprosjekt med bussbom i Hellerudveien. Videre ber bydelen om at Bymiljøetaten snarlig iverksetter bystyrevedtaket om å etablere fortau i Hellerudveien. Bydelen understreker i tillegg behovet for tilstrekkelig skilting i Stordamveien/på Ytre ringvei om at Hellerudveien er stengt med bom, for å unngå unødvendig trafikk og snuing.

Bymiljøetatens svar:

Bymiljøetaten har så langt etablert 6 nye fartshumper på Hellerud. Antall og utforming er valgt med hensyn til fremkommeligheten til buss og utrykningskjøretøy, for eksempel ved å bruke minihumper (bussputer) og humper dimensjonert for 40 km/t. Av hensyn til de mange private innkjørslene i området har vi ikke foreslått innsnevringer i Hellerudveien eller nærliggende veier. Bussens svingradius ble tatt høyde for ved innstramming av krysset Hellerudveien/Venåsvegen.

Vedrørende arbeid med fortau vil vi i første omgang fokusere på nordre del av Hellerudveien ettersom denne strekningen fremstår som spesielt utsatt. Vi planlegger å igangsette dette arbeidet neste år. Arbeidet med, og behovet for, fortau i øvrige deler av Hellerudveien vil

avhenge av effekten av en eventuell bussbom. Rushtidsstengt bussbom er teknisk mulig å innføre, men vi fraråder dette ettersom effekten vil bli vesentlig lavere sammenlignet med døgnstengt bom. I tillegg vil en slik løsning med tidsbegrenset stengning ha liten positiv effekt for kjørende som har behov for å kjøre gjennom Hellerudveien i rushtid. Vi vil følge med på effekten av en eventuell bussbom og om nødvendig gjøre justeringer i prøveperioden for å ivareta bussens fremkommelighet.

2.2 Er det behov for bussbom?

Behovet for bussbom er et gjengående tema i innspillene vi har mottatt. Mange mener at dette er et overdrevet tiltak og viser til at trafikksituasjonen er vesentlig endret siden innbyggerforslaget ble sendt i 2017. Blant annet nevnes det at parkeringsrestriksjoner har gjort veien mer oversiktlig og at gjennomgangstrafikken ikke lenger er så problematisk som den var.

Bymiljøetatens svar:

Hensikten med å sette opp bussbom er først og fremst å gi barn en trygg skolevei. Vår vurdering er at bussbom kan være en effektiv løsning for å oppnå mål om redusert trafikkmengde og økt trafiksikkerhet for myke trafikanter i Hellerudveien. Vi betviler derimot ikke at mange opplever veien som trygg slik den er i dag. Til dette vil vi påpeke at opplevelsen av trygghet er individuell og avhenger av om man går, sykler eller kjører. Ved å redusere trafikkmengden og øke trafiksikkerheten i Hellerudveien vil flere kunne føle seg trygge når de ferdes her, uavhengig av transportform.

Bymiljøetaten er kjent med at trafikkbildet i Hellerudveien er annerledes nå enn da innbyggerforslaget ble sendt i 2017. Trafikktellinger og –analyser indikerer at en overveiende del av trafikken i Hellerudveien er lokaltrafikk og at den totale trafikkmengden har økt i senere år. Samtidig har mengden gjennomgangstrafikk har vært forholdsvis stabil. I overkant av 1200 kjøretøy passerer hver dag gjennom Hellerudveien mellom Rundtjernveien og Stordamveien, hvorav om lag 7 prosent er store kjøretøy. Tatt i betraktning veiens funksjon som skolevei og busstrasé er trafikkbelastningen stor nok til at mange føler seg utrygge når de ferdes der.

2.3 Bussbom gjør det vanskelig å kjøre bil

Det oftest gjentatte argumentet mot bussbommen er at den vil vanskeliggjøre kjøring med bil inn og ut av, og internt på, Hellerud. Dette forventes å være spesielt problematisk i morgen- og ettermiddagsrush på grunn av køene som oppstår på Ytre ringvei/i Tvetenveien/i Tveitakrysset.

Bymiljøetatens svar:

Totalt sett forventes det at de negative konsekvensene for kjørende blir forholdsvis små utenom rushtid. Den største konsekvensen er økt reisetid med bil mellom områdene i rushtid; dette er en klar ulempe for de det gjelder og en viktig grunn til at Bymiljøetaten har igangsatt en omfattende informasjons- og medvirkningsprosess. Den fysiske reiseavstanden blir derimot ikke vesentlig lengre. For eksempel vil stenging av Hellerudveien føre til <500 m lengre reisevei fra Hellerudtoppen til Oppsal arena, og <800 m lengre reisevei fra Trollåsveien til Kiwi.

Vedrørende interne reiser vil det fortsatt være mulig å kjøre bil til hele Hellerud, selv om kjøreveien på noen interne reiser vil bli lengre. Hellerud er et forholdsvis lite område hvor de fleste interne reiser er kortere enn 2 km. Ettersom bussbom gjør enkelte reiser med bil mindre gunstig, oppfordrer vi til å gå, sykle eller reise kollektivt. Likevel har vi forståelse for at ikke alle reiser like lett kan endres og at enkelte er avhengige av å bruke bil.

2.4 Redusering av hastighet

Mange etterlyser tiltak for redusert fart i og rundt Hellerudveien, og foreslår derfor forskjellige fartsreduserende tiltak. Forslagene inkluderer å etablere fysiske hindringer i veibanen, sette opp flere fartsgrenseskilt og å bruke fartsmålere og/eller fotobokser.

Bymiljøetatens svar:

Målinger fra 2019 viste at farten til kjørende hadde økt siden innbyggerforslaget ble sendt i 2017. Dette er en viktig grunn til at vi har etablert flere fartshumper i området. Plassering og utforming er gjort med hensyn til blant annet fremkommeligheten til buss og utrykningskjøretøy og veiens utforming og kurvatur. Vi har ikke foreslått innsnevringer i Hellerudveien ettersom dette er utfordrende å få til uten å komme i konflikt med private innkjørsler.

Fartsgrensen på Hellerud er satt ved bruk av fartsgrensesoneskilt. Disse indikerer at når et "30-sone"-skilt er passert, gjelder fartsgrensen på 30 km/t helt til man passerer skilt som viser slutt på fartsgrensesone. Det er ikke tillatt å supplere med flere fartsgrenseskilt i en fartsgrensesone, og en overgang til «vanlige» fartsgrenseskilt vil kreve om lag 30 nye skilt omkring på Hellerud. Vi anser ikke dette som en god løsning ettersom flere skilt trolig vil ha liten effekt på trafikanter som velger å kjøre for fort.

Tavler som viser hastigheten til passerende er først og fremst et oppmerksomhetsbringende tiltak. Vår erfaring er at disse kan ha effekt på fremmede trafikanter, men i liten grad påvirker lokaltrafikk. Ettersom trafikken på Hellerud primært er lokal, vil slike tavler trolig ha liten effekt. Bruk av fotobokser er ikke et reelt alternativ ettersom disse ikke kan benyttes i gater og veier med fartsgrense 30 km/t.

2.5 Forslag om endrede kjøremønster

I løpet av høringsrunden mottok vi flere forslag om endrede kjøremønster for å oppnå bedre trafiksikkerhet og/eller bedre avvikling av biltrafikk. Forslagene inkluderer å åpne for gjennomkjøring mellom Rundtjernveien og Tvetenveien, åpne for gjennomkjøring mellom Hellerudveien og Trasoppveien og å enveisregulere Venåsvegen nedover slik at all trafikk til Hellerudtoppen må kjøre via Rundtjernveien.

Bymiljøetatens svar:

Utover forslaget om bussbom planlegger vi på nåværende tidspunkt ikke å endre kjøremønster på Hellerud. Generelt vil det å åpne for gjennomkjøring flere steder bidra til å fordele biltrafikk i flere gater, og dermed gjøre kjøring enklere. I lys av dagens politiske føringer vil ikke dette være et prioritert grep for å bedre trafiksikkerheten. Enveisregulering av Venåsvegen kan føre til redusert biltrafikk i denne veien, men vil føre til økt trafikkmengde i Rundtjernveien og Hellerudveien sør for krysset med Venåsvegen, som er det kvartalet av Hellerudveien alle skolebarna i Venåsvegven benytter. Bymiljøetaten ønsker primært å se på andre løsninger enn enveisregulering for bedre trafiksikkerheten i Venåsvegen og Rundtjernveien; se for øvrig vårt svar i nedenstående avsnitt «2.8 Forslag om tiltak andre steder på Hellerud».

2.6 Alternativer til døgnstengt bussbom

Vi har mottatt flere forslag med løsninger som ikke innebærer bruk av bussbom. Det oftest gjentatte forslaget er å skilte gjennomkjøring forbudt i Hellerudveien, men det har også kommet forslag om å øke kapasiteten på hovedveinettet slik at færre velger å ta «snarveien»

gjennom Hellerudveien. Utover dette har vi mottatt innspill om beboernes mulighet for å kjøre gjennom bussbommen, enten ved bruk av bombrikke eller ved at den kun er stengt i rushtid.

Bymiljøetatens svar:

Bymiljøetaten har utredet forskjellige løsninger som kan redusere trafikkmengden og øke trafikksikkerheten i Hellerudveien. Dette inkluderer fire ulike bomplasseringer, gjennomkjøringsforbud og enveisregulering av Hellerudveien. Oppsummering av utredningen finnes i et notat på [prosjektets nettside](#).

Vi vurderer ikke skilting med gjennomkjøring forbudt som en tilstrekkelig løsning. Dette skyldes lav respekt for denne type skiltregulering og at det er ressurskrevende og praktisk utfordrende å kontrollere at forbudet overholdes. I praksis forventer vi derfor ikke at gjennomkjøringsforbud med skilt vil bidra til vesentlig trafikkreduksjon. Det må også nevnes at det er politiet, ikke Bymiljøetaten, som har myndighet til å sanksjonere denne typen overtrjedelse.

Kapasitetsutvidelse på Ytre ringvei/i Tvetenveien/i Tveitakrysset er ikke et realistisk alternativ til bussbom. Dette ville vært svært kostbart og trolig ha liten avlastingseffekt på lengre sikt ettersom veiutvidelser ofte fører til økt trafikk. Kapasitetsutvidelse strider i tillegg mot politiske føringer om prioritering av myke trafikanter og kollektivtransport, og ville trolig hatt liten effekt på mengden lokaltrafikk i Hellerudveien.

Normalt er det kun buss i rute, utrykningskjøretøy og kjøretøy som utfører vedlikehold for Oslo kommune som har tillatelse til å passere en bussbom. Oslo kommune tilbyr ikke brikker for bompassering til privatpersoner med mindre det foreligger helt spesielle grunner; i praksis er det ytterst få privatpersoner som får tillatelse til bompassering. Vi fraråder også løsning med rushtidsstengt bussbom ettersom den vil ha begrenset effekt på total trafikkmengde og fordi beboere som reiser i rushtid vil ha begrenset nytte av at bommen er åpen utenom rushtid.

2.7 Om arbeidet med fortau

Flere innspill foreslår etablering av fortau i Hellerudveien, mange med argumentasjon om at dette vil øke trafikksikkerheten for gående samtidig som biltrafikk kan gå som normalt. Noen innspill påpeker også at reguleringsplan S-2367 fra 1978 inkluderer fortau i Hellerudveien og ber om at denne følges opp.

Bymiljøetatens svar:

Bymiljøetaten er enig i at fortau er en god løsning for å ivareta trafikksikkerheten til myke trafikanter. Å etablere fortau er en ressurs- og tidkrevende prosess som kan gå over flere år, og vil i begrenset grad sikre dagens skolebarn. Til sammenligning kan bussbom settes opp forholdsvis rimelig og raskt, og dermed ha en mer umiddelbar positiv effekt på trafikksikkerheten.

Oslo kommune følger gate- og veinormaler som stiller strenge krav til utforming og bredde på fortau. Hellerudveien er for smal til at vi kan etablere fortau som innfrir disse kravene uten å måtte erverve privat grunn, og samtlige grunneiere som blir berørt vil ha rett til å protestere. Dette bidrar til å gjøre etablering av fortau ekstra krevende. Ettersom reguleringsplan S 2367 er mer enn 10 år gammel, har muligheten for tvangserverv frafalt (jfr. Plan- og bygningsloven § 16-2 første ledd). I praksis må det utarbeides ny reguleringsplan for at fortau skal kunne realiseres i hele Hellerudveien.

Neste år planlegger vi å starte arbeidet med fortau i nordre del av Hellerudveien, på strekningen mellom Haugerudveien og Venåsvegen. Fortau på denne strekningen vil tidligst kunne bygges i 2022. Ettersom denne strekningen ikke er del av skoleveien til Trasop og Godlia skoler, har Bymiljøetaten prioritert arbeidet med bussbom først. Behovet for fortau i øvrige deler av Hellerudveien vil avhenge av effekten til en eventuell bussbom.

2.8 Forslag om tiltak andre steder på Hellerud

Mange innspill tar opp forhold andre steder på Hellerud. Vi har mottatt reaksjoner på at det pågående arbeidet primært omhandler Hellerudveien, og en del beboere har etterlyst en helhetlig plan for området. Mange innspill handler konkret om trafiksikkerheten i andre veier på Hellerud, deriblant Venåsvegen, Rundtjernveien, Stormyrveien, Grankollveien, Trolldalsveien, Trasoppterassen og Trollåsveien. Forholdene varierer i de forskjellige veiene, men en fellesnevner er at parkerte biler ofte oppleves som problematisk.

Bymiljøetatens svar:

Det pågående arbeidet er rettet mot Hellerudveien på grunn av innbyggerforslaget og de tilhørende bystyrevedtakene. Vi ønsker likevel å takke for de mange ryddige og informative innspillene vi har mottatt; disse er veldig nyttige for å bedre forstå situasjonen på Hellerud. Bymiljøetaten har ansvar for trafikken i hele Oslo, og har begrensede muligheter for å iverksette tiltak alle stedene vi får forslag om. Innspill om trafiksikkerhet i andre veier vil bli videreformidlet til de rette faginstansene for nærmere vurdering. Vedrørende innspill om parkeringsforholdene på Hellerud innførte vi vinteren 2018/-19 parkeringsrestriksjoner flere steder på Hellerud og vil evaluere effekten av disse før vi eventuelt ser på ytterligere restriksjoner.

3. Oppsummering og veien videre

Bymiljøetaten anbefaler et ettårig prøveprosjekt med bussbom i Hellerudveien, med hensikt om å redusere trafikkmengden og øke trafiksikkerheten for myke trafikanter. Løsningen som Bymiljøetaten anbefaler er at bussbommen gjennom prøveperioden er stengt hele døgnet.

Innen kort tid vil vi orientere Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel om vår anbefaling. Vi vil presentere en oppsummering av innspillene Bymiljøetaten har fått fra ulike interessenter, blant annet beboerne i området. Det vil også gjøres rede for medvirkningsprosessen som har vært med beboerne, bydelene og lokale interessenter.

Bymiljøetatens mandat har vært å utrede bussbom i henhold til Bystyrets vedtak. Vi vil avvente politisk bestilling før et eventuelt prøveprosjekt kan iverksettes. Når en politisk avgjørelse foreligger vil det sendes ut informasjon om dette på e-post og prosjektets nettside vil oppdateres:

<https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/trafiksikkerhetstiltak-i-hellerudveien/>

Med vennlig hilsen

Rune Gjøs
divisjonsdirektør
Godkjent elektronisk

Heidi Tomten
avdelingssjef

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Agnes Skjelbreid Andersen			
Aksel Gjørund			
Andre Solstrand			
Anette Marcussen			
Ann Kristin Brovold Fichtner			
Ann Kristin Brovold Fichtner			
Anne B. Eggum			
Anne Nordtug Tommelstad			
Anne Vognild			
Anne-Bet Dønnem			
Anne-Mette Eriksen			
Arne Flo			
Arne Gunnar Skramstad			
Arne Strand			
Astrid Nora Ressem			
Berit Hallenstvedt			
Brynjar Djønne			
Camilla Orfjell			
Camilla Ude			
Cecilie Holmgren Foss			
Charlotte Frostvin			
Christian Herzog			
Christian Opdal Eid			
Christian Opdal Eid			
Christian Thorstensen			
Christin Sagvolden			
Christin Sunde			
Christine Forsetlund Solbakken			
Christine Viksund			
Dagne Dahlberg			
Dhirad			
Eide Hanne Bjørnstad			
Eldar Nilsen			
Elise Brathovde			
Elizabeth Ann Barrett			
Emil Ude von Schantz			
Erik Severinsen			
Erik Torgersen			
Eva B. E. Andersson			
Fay Pedersen			

Frank Kobbhaug			
Fredrik Magnus Ramm			
Geir Hjorth			
Geir Skoglund Sagvolden			
Gerd Østhus			
Greg McCartan			
Guro Reiersen			
Gøril Iversen			
Haugdal Gudrun			
Hege Berger Gjelstad			
Heidi Sandberg			
HELP Forsikring AS	Magnus Moen		
Henrik Hermansson			
Herman Dahlberg			
Huseyin Navruz			
Håkon Kløvstad Olafsen			
Ingjerd Melvær Marches			
Ingrid Heggebø Lutnæs			
Ingvild Kiland			
Jan Kåre og Berit Christensen			
Jan Leif Braathen			
Janne Foss			
Jarle Reisvang			
Jim Riis			
John Håvar Sætre			
Johnny Ude			
Jonas Lundstein			
Jørgen Braathen			
Kim Larsen			
Kirsti Søgstad			
Kjartan Garvoll			
Knut Almestad			
Kristin Lelievre			
Lars Foyn			
Lars Halvorsen			
Lars Haugerud			
Lars Haugerud			
Lars Kristian Solem			
Leif Henning Broch Johnsen			
Leif Henning J&M			
Leiv Otto Watne			
Lene Høydahl			
Leon Dyb			
Lill-Solrun Ryddheim			

Dahlin			
Linda Vold			
Lise Østerklev			
Magne Dahlberg			
Magnus Moen			
Malin Schantz			
Marit Magnussen			
Marta Osdal			
Martha Roholdt			
Mathias Henriksen			
May Britt Christoffersen			
May Helene Toth			
Mette Bertelsen			
Mette Ramberg			
Mette Tøgard			
Mohamed Akkouch			
Monika Thorp			
Morten Karlsen			
Nina Margrethe Grude			
Odd Sønsterud			
Oddrun Rosnes			
Oddveig Nygård			
Ole Kristian Braathen			
Ole Rindalsholt			
Oliver Orfjell			
Ove Torpe			
Paul Anthony Frontéri			
Per Olav Ødegård			
Peter Sund			
Petter Nilsen			
Puja Jain Dhirad			
Ragnhild Larsen			
Randi Korsgaard			
Brann- og redningsetaten		Arne Garborgs plass 1	0179 OSLO
Bydel Alna		Pb 116, Furuset	1051 OSLO
Bydel Østensjø		Postboks 39 Bogerud	0621 OSLO
Randi Solstrand			
Randi Solstrand			
Rebecca Heggbrønna			
Richard Lees			
Roar Johansen			
Runa Brandal Myklebust			
Rune Erling Damm			
Ruter AS	Halvor Jutulstad	Postboks 1030 Sentrum	0104 OSLO
Sheila Chung			

Rindalsholt			
Sigbjørn Windingstad			
Sissel Vadstein			
Solveig Ude			
Stein Erik Mårstøl			
Stig Hertaas			
Stine Kjærstad			
Thea Dahlberg			
Therese Haugom			
Thomas Fichtner			
Thomas Ørjestad			
Tina Løvstad			
Tom Rønning			
Tom Stian Øhman			
Tone Lystad			
Tone og Terje Norstrøm			
Tonje Hertaas			
Torill Sveløkken			
Torstein H Samstad			
Torstein Kongsjorden			
Tove Syversen			
Trine Knutsen			
Trine-Lise Knutsen			
Trond Myhre			
Trond Stranden- Farstad			
Trude C. Gaukås			
Vidar Gjelstad			
Wenche Bråten			
Yngve Lien			
Ørjan Kristiansen			
Ørjan Ramskjell			
Øyvind Eeg			
Øyvind Kjøllesdal			
Aage Andersen			