



1963-2013, 50 ÅR FOR DIN HELSE

Bymiljøetaten
Oslo kommune

mars 2018

Innspill til Oslo kommunes Handlingsplan mot støy

Sammendrag - noen hovedpunkter

- Den neste handlingsplanen må ha en tydeligere, målorientert tilnærming, støttet av mer ambisiøse tiltak for å skape støyreduksjon ved støykildene.
- Handlingsplanen må legge til rette for mer effektiv og forpliktende mekanismer for rapportering og overvåking.
- Ha konkrete måltall for hvor mange som skal få redusert støy i sine omgivelser.
- Bruke et klart, praktisk og direkte språk, slik at planen fremstår tilgjengelig for borgerne.
- Planen må sikres finansiering av målrettede tiltak for støyreduksjon.

Innledning

Norsk forening mot støy er en landsdekkende medlemsorganisasjon som arbeider for å redusere støyplager og forebygge støybelastning i Norge, for derved å sikre bedre livskvalitet, folkehelse og bomiljø. Norsk forening mot støy mottar årlig ca 1200 henvendelser om støy fra publikum og har ut fra det en god oversikt over hva som trykker befolkningen mht. støyutfordringer og skadene dette påfører støyplagete. Vi ser også utilstrekkeligheten i lover og regelverk som skal beskytte befolkningen mot helseskadelig støy, og dessuten sviktende myndighetspraksis, -tiltak og -planer mot støyforurensning. Foreningen ser regelmessig at lover, eller praksisen i medhold av loven, ikke oppfyller vedtatte mål og løfter fra myndighetene, det være seg stat eller kommune. Vi vil også påpeke den begrensningen som til nå er lagt for handlingsplanen ved at den i henhold til forurensingsforskriften kun retter seg mot mot støyen fra transportområdene, gjør at planen mister noen sentrale elementer i forhold til kommunens virkeområde.

1. Frykter fortsatte vedtak uten gjennomføringskraft

Det må kunne konkluderes at målene for å redusere antall støyutsatte ikke oppnås gjennom Nasjonal handlingsplan mot støy 2007-2011 (oppdatering ut 2017) og Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018. Statistikkene om antall støyutsatte, både fra SSB og Oslo kommune, viser at antall støyplagede har økt 60 % fra 1999 og at 60 % av Oslos innbyggere er plaget av veistøy. Det er heller ikke mulig å registrere noen gjennomgripende tiltak for å redusere støy, og den vedtatte handlingsplanen er i hovedsak uten realiserte handlinger. Veitrafikk står for den mest helseskadelige støyen og utgjør ca. 90 % av helseskadene. Samtidig har Oslo kommune vedtatt Norges største avviksområde for utbygging i rød støysone, og fortetting og utbygging i støysoner i nabokommunene skjer også i høy fart. I Oslo-området bor en stadig økende del av landets mest støyutsatte befolkning.

Handlingsplanene har noen fine eksempler på sjekklister-(prosedyre-)lovgivning uten tilstrekkelige tiltak eller krav. Oslo-området trenger mer enn politiske løfter om bedre bokvalitet og null trafikkvekst. Uten bred politisk forpliktelse og en plan med konkrete, dokumenterbare mål og spesifikke områdebaserte resultatkrav om reduksjon av antall støyutsatte (se mål i Oslo-pakke 3 mot Statens vegvesens trafikkprognoser), vil handlingsplanene fort fortsette å bli tomme for handling.

2. Detaljerte innspill

Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018 har utredet fem strategiske temaer, og foreningen vil også benytte seg av disse for å gi innspill:

2.1 INFORMASJON

Oslo kommune ber om innspill til ny Handlingsplan mot støy uten å sørge for tilstrekkelig og utfyllende informasjon om følgende:

- Måloppnåelse og resultater fra Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018, inkludert en oversikt over forutsatte og gjennomførte tiltak med tilhørende regnskap.
- En analyse med begrunnelse for måloppnåelse/ evt. grunnene for manglende måloppnåelse. Med tanke på en mer politisk ansvarlig tilrettelegging av en ny, effektiv handlingsplan mot støy.

- En oversikt over prognosene for trafikkøkningen og den antatte økningen i antall støyutsatte basert på dagens handlingsplan og investeringsplaner.
- Statistikk over helsekostnadene forbundet med helseskadelig veistøy eller et grunnlag for helsekonsekvensutredning for videre planlegging.
- Analyse av kost-nytte for støydempende tiltak mot helsekostnadene og tapt eiendomsverdi. (bemerk at Sverige oppnår mer enn dobbelt så varig effekt av støysvak asfalt - med tungtrafikk og piggdekkbruk som hos oss)
- Kart og informasjon som er samlet og forståelig, med helserisiko og vedtatte løsninger i klartekst, distribuert til kommunenes borgere (ikke bare «tilgjengelig» jf. Aarhuskonvensjon Art. 5.1.c, 5.5.a, 5.6.a). Etter forespørsel om informasjon til Byråd for miljø og samferdsel, datert 23. desember, 2015, mottok foreningen 160 sider med dokumenter og planer mot støy uten å få tilstrekkelige svar på brevets spørsmål eller oversikt over potensialet for måloppnåelse, og dette er ikke akseptabelt.

Det er umulig å gi gode tungtveiende innspill, dvs. delta i den demokratiske prosessen og medvirke den neste Handlingsplan mot støy uten slik informasjon. Kunngjøringen inneholder kun en lenke til Miljødirektoratets sider om støy, ikke en gang en lenke til den eksisterende Handlingsplan mot støy eller egen strategisk støykartlegging, og dette er inadekvat.

Vi minner om Lov om rett til miljøinformasjon og deltakelse i offentlige beslutningsprosesser av betydning for miljøet § 20, der det ikke bare er krav til å gi mulighet til innspill, men at «Allmennheten skal i denne forbindelse gis nødvendig informasjon.(1. ledd)» Dessuten har kommunen en lovpålagt utredningsplikt jf. Grunnloven § 112, 2. ledd, m.fl.

Særlig ved informasjon om miljø og folkehelse som kan fremstå politisk ubekvent - og nedprioritert - er denne loven viktig.

2.2 TRANSPORTANLEGG OG TRANSPORTMIDLER

Uten informasjonen ovenfor er det umulig å vite omfanget av tiltakene gjennomført iht. planen og en eventuell tilsvarende reduksjon i antall støyutsatte.

Bortsett fra at vi har registrert en del nedjusterte fartsgrenser - vi går ut fra (håper) at det er basert på en systematisk strategi, men kan ellers ikke se opplysninger om et eneste omfattende tiltak eller prøveprosjekt som er utført direkte med tanke på veistøy i hele regionen, og spesielt på kommunale veier, fra Handlingsplan mot Støy i

Oslo kommune 2013–2018. Piggdekkavgiften og miljøfartsgrensene er ikke direkte tiltenkt som støytiltak, men har bidratt til en liten senkning i området støy. Hvor mye er udokumentert. Økningen i biltrafikk og mulig merkjøring som følge av fjerning av parkering fra kommunale gater, kan ha utjevnet en eventuell støyreduksjon. Vedlikehold av veier er ikke et støytiltak, men kan ha en støyreducerende effekt.

De følgende tiltak ved kilde (veiene) må kreves og finansieres hvis et mål om reduksjon skal noen gang oppnås:

- Eksposering og informasjon om støysvake bildekk, evt. vedtak om støydekkavgift.
- Lavere fartsgrenser i samtlige gule og røde støysoner.
- Omfattende bruk av støysvak asfalt i de mest utsatte områdene, f.eks. områder med trafikkstøy over 55 dBA L_{den} . Det må også settes av tilstrekkelige midler til vedlikehold.
- Innkjøp av offentlige kjøretøy og transportmidler med laveste mulig støyemisjoner bør være påbudt.
- trafikkøkning og oppgradering av banenettet vi er kjent med at

Til sammen kan disse tiltakene utgjør en reduksjon av 6-8 dBA L_{den} , noe som tilsvarer ca 75% reduksjon i trafikk tall. Det koster mer å legge støysvakasfalt, den må fornyes noe hyppigere. Et referanseeksempel fra svensk motorvei tilsa fornyelse hvert 5. år, mot hvert 7. år for annen asfalt.

Forpliktende finansiering av investering, vedlikehold og håndheving må fordeles mellom anleggseierne, alle må forplikte seg. Forholdsmessigheten blir tydelig når denne støysvak asfalt- kostnaden ses i sammenheng med helsekostnadene som oppstår fra veistøy (se Helse, nedenfor), og den forringete livskvaliteten for de utsatte barn og voksne.

Disse tiltakene bør innføres snarest da de er utprøvde, tilgjengelige og samfunnsøkonomisk lønnsomme (jfr. EU`s miljødirektør Daniel Calleja, *Noise in Europe* 24.04.2017). Dessuten er tiltak direkte ved kilde prioriterte løsninger fra staten (T-1442 3.2.4).

Både staten og kommunene har en positiv plikt til å innføre tilgjengelige tiltak jf. bl.a. Grunnlov § 112, 3. ledd.

2.3 AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

Dette temaet viser hvor liten innflytelse Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018 har hatt. For at en handlingsplan uten juridiske bindinger og budsjett skal operasjonaliseres, må den benyttes i bindende politiske vedtak tilknyttet både areal- og transportplanlegging og finansiering av tiltak.

Til tross for både lovpålagte og vedtatte krav om at folkehelsen skal ivaretas gjennom planlegging, ser foreningen ingen forsøk å oppnå målene, spesielt mot veistøy. Barn er heller ikke tilstrekkelig beskyttet av planer med minimale krav og stadig flere avviksoner og dispensasjoner.

Tvert imot har fokuset på hurtig fortetting i Oslo område, med begrunnelse bl.a. i et bedre miljø, bidratt til en økning i antall støyutsatte som langt overstiger befolknings- og trafikkveksten. Miljøet og folkehelsen må sikres gjennom bindende nasjonale og regionale planer for å oppnå miljømål for areal- og transportplanlegging, men dette er fullstendig manglende, selv i planer hvor dette er et kritisk tema:

- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015 - Dette er en «plan» som er vedtatt uten juridisk bindende bestemmelser, hvor retningslinjene overhodet ikke inneholder planer for å takle miljøforurensning. Regional plan er den eneste mulighet til å samordne arealplanlegging og infrastrukturinvestering for å forbedre helsen i regionen. Planen omfatter fortettingspotensialet for hele regionen, men verken konsekvensene til folkehelsen eller miljøet er tilstrekkelig utredet eller avbøtt. Verken Nasjonal handlingsplan mot støy, Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018 eller Statens Veivesens Handlingsplan mot støy (2013-2017) er nevnt i planen.
- Regional planstrategi for Akershus 2017-2020 - Planen inneholder ikke strategier for å redusere støyen eller antall støyutsatte.
- Kommuneplan 2015 Oslo mot 2030 del 2, vedtatt av Oslo bystyre 23.09.2015 - Her innrømmes det at 16 % av Oslos befolkning er stekt plaget (2012-tall) og det vises til Handlingsplan mot støy i teksten, uten at målene eller tiltakene ved støykilden nevnes eller omfattes i de juridisk bindende bestemmelsene. (Det må for øvrig bemerkes at WHO også anser å bo i gul støysone som helsemessig risikabelt, og dette berører minst 60-70 % av Oslos befolkning) Å vise til T-1442/12 i bestemmelsene lovfester ikke dB kravene til utestøy for hele befolkningen, det forankrer en anbefaling med mange muligheter for avvik og dispensasjon. Selve når bestemmelsene gir klare pålegg (f.eks. § 7.1.1.3b) er den ikke fulgt opp (f.eks.

tabell 3 T-1442/12 inkluderer krav til antall støytopper om natten, men dette er neglisjert både i støyrapportene og saksbehandlingen).

- Derimot gir planen utstrakte utbyggingsmuligheter for boliger i røde støysoner, og samtidig ingen desibelkrav til samferdselstøy. Ifølge Folkehelseinstituttet vil utbygging «...i såkalte avvikssoner (avvik fra anbefalte støygrenser i T-1442) anses som helsemessig problematisk» (Aasvang, Støy, helseplager og hørseltap, oppdatering 21.03.2018). Selv de mest optimistiske trafikkprognoser med null vekst i kommuneplanen innebærer at flere og flere blir utsatt for helseskadelig støy på grunn av utbygging i røde og gule støysoner. Kommunen har adoptert forslagene fra T-1442 for minimumstandard i tilfelle nybygging i røde støysoner, som tvilsomt ivaretar barnas rettigheter og krever uønskede arkitektoniske løsninger, men gjør ingenting for å redusere veistøyen ved kilden eller sikre helsen til befolkningen som er støyutsatt i eldre bebyggelse.
- Enkelte område- og reguleringsplaner - Det er kun skjermingstiltak og lydisoleringskrav jf. TEK 17 som anvendes ettersom det ikke finnes krav til tiltak ved støykilden fra overordnede planer.
 - Støysvak infrastruktur har aldri blitt inkorporert i utbyggingsavtaler eller rekkefølgebestemmelser for større fortetningsplaner såvidt oss bekjent.
 - Støyrapportene er produserte av private firmaer betalte av utbyggeren; her kan det oppstå en interessekonflikt der det finnes risiko for rapporter utarbeidet til fordel for utbyggeren.
 - Utstrakt bruk av lamellbygg i fortettingen åpner for flere støyutsatte, en tapt mulighet å bruke bygningsmassen som støyskjerm.
 - Det må etableres føringer for balansen mellom boligens tilgang til lys og utsettelse for helseskadelig støy.
- Akustisk planlegging må inngå i kommunenes planrutiner, og Soundscape-prinsipper kan inkorporeres i planleggingen av det offentlige rom. En folkehelsekoordinator med transparente innsigelsesfullmakter må benyttes i planleggingen.
- Det må også lovfestes strenge restriksjoner på bygg- og anleggsstøy, nabostøy og tungtrafikk om natten.

I dagens planlegging ser foreningen kun en kynisk tilnærming til støy og miljøet generelt, med minimale krav og tiltak, samtidig som avvikssoner og dispensasjoner ødelegger for selv disse overfladiske plankravene. Handlingsplanen mot støy har blitt

neglisjert i planleggingen, og dette resulterer i dårligere bokvalitet, større helsekostnader og tapte leveår. Plagsomme handlingsplaner og mål for folkehelsen og barns oppvekstmiljø blir offer for vekst og mektige interessegrupper. I hvert fall må det kunne konkluderes at dette er brudd på Folkehelseloven § 1 og § 4, og at fylkesmannen på vegne av staten har passivt blitt med på en nedprioritering av forurensningsskader og konsekvenser for folkehelsen.

Foreningen savner en bindende, helhetlig transportplan for Oslo-regionen med mål for miljøet, med bindende tiltak og fremdriftsplan. Ved å ikke ivareta miljøet i overordnede planer, forårsaker politikerne en oppsmuldring av ansvaret for folkehelsen, noe som kan anses som en rettstrussel (parafrasering Winge, Miljørettens evolusjon, Praktisk økonomi og finans, vol. 32 3/2016).

2.4 TILTAK PÅ OG VED EKSISTERENDE BYGNINGER

Det finnes kun to konkrete, lovbindende krav til samferdselstøy, og begge gjelder for innestøy: Forurensningsforskriften §5-4.1 krav til 42 dB $L_{pAeq,24h}$, og Forskrift om tekniske krav til byggverk med tilhørende NS 8175s krav til 30 dB $L_{pAeq,24h}$.

- Forurensningsforskriftens krav er uansvarlig mye høyere enn det som er ansett av Norsk Standard som tilfredsstillende støynivå innendørs, og krever skrekkelig mye trafikk for å overstige forskriftens grensekraveq. Målingen skal utføres med lukkede vinduer og ventiler, og forutsetter et liv innendørs, til tross for at mange ikke har tilfredsstillende ventilasjon. Ettersom tiltak utføres basert på databeregninger, kan det være mye tvil over forskjellige inngangsdata, bl.a. lydisoleringen i eldre bygg og mer støyende bildekk. (nye biler i dag støyer gjennomsnittlig 3 db mer enn nye biler for 20 år siden, pga dekkbredde og profil) Den beskytter overhodet ikke godt nok mot støy om natten, og 42 dBAeq inne beskytter ikke folkehelsen når WHO anbefaler at utestøyen om natten bør ligge under 40 dBA. Det er store etterslep for å få eksisterende bebyggelse med et helsemessig forsvarlig lydmiljø. Tilskuddsordningen i Oslo får så lite penger at informasjon om ordningen er tatt ut av kommunens webside.
- For nybygde boliger gjelder også Byggtekniskforskrifts krav til Klasse C i Norsk Standard 8175, som krever et lydnivå innendørs av 30 dBA eq. I praksis representerer de to kravsettene betydelige sosiale skillelinjer. Vi miner om at utjevning av sosiale helseforskjeller er et mål, jf. Folkehelseloven § 1. Selv med disse strenge krav vil 15-20% av befolkningen fortsatt være plaget av støy.

- Det er uvisst om krav til lydisoleringen i NS 8175 kan faktisk oppnå forutsetningen for et helsefremmende innemiljø (Amundsen, Aasvang og Klæbo, Byfortettingen forsterker behovet for støydempende tiltak, Samferdsel Nr. 04, 2014). I tillegg gis det mange dispensasjoner til både lydisolerings- og plankrav, og det gjøres heller ikke uavhengige etterprøvinger av kvaliteten på lydisoleringen installert av utbyggerne eller andre ansvarlige tiltakshavere.
- Ingen krav til utendørs støy, ingen krav til nattestøy og ingen krav som er tilpasset fly- og togstøy er lovfestet i dag. Spesielt er ikke faren for søvnforstyrrelse ivaretatt tilfredsstillende.

Kostnadene for oppsmuldringen av miljøansvaret betales av samfunnet. Enkelte avbøtende tiltak mot støy og bedre lydisolering er stort sett betalt av private utbyggere og boligkjøpere og gjør både boliger og medisinsk behandling betydelig dyrere, istedenfor at retter seg inn mot måloppnåelse gjennom tiltak ved støykilden.

Tiltak på og ved eksisterende bygninger er den dyreste og mest teknisk tvilsomme måte for samfunnet å ivareta befolkningens helse, og understreker viktigheten ved målrettede, kraftfulle tiltak mot støykildene.

2.5 STILLE OMRÅDER

Mange sider av Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018 handler om stille områder. Det er også et satsingsområde i henhold til støydirektivet. Stille områder er viktige tilbud for befolkningens helse, men de er dog ingen løsning, bare en lindring, for helseskadelig veistøy. At Oslo kommune definerer sine stille områder med et stort avvik fra de magre kravene i T-1442, må kun være en mellomløsning. Regelverkets anbefalinger definerer et område som stille å ha et støynivå under 50 dBA L_{den} .

Når store deler av Oslos bebygde område ligger i gul støysone, kan stille områder definert med 55 dB fremstå stille, men det reduserer helseutbyttet ved bruk av områdene. I tillegg er det bare 2/3 av arealet i de stille områdene som møter dette allerede reduserte kravet.

Det er uten ambisjon når Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018 søker kun til å beskytte status quo mot fremtidig planlegging. Det er klart at målet må være for kommunene å møte anbefalingen til stille områder av 50 dB i en handlingsplan, med tilhørende tiltak, og måloppnåelse bør absolutt være på plass før en kommune får kalle disse områdene for «stille». I det minste bør det gjøres estetiske,

terrengmessige skjermingsgrep for å skape muligheten til å oppleve stille oaser i det ellers halvstille området.

3. Helse

Antall nordmenn utsatt for helseskadelig støy øker, mye fordi kommunene tillater utbygging av nye boliger i røde og gule støysoner uten hensyn til folkehelsen. Mens biltrafikken har økt drøye 30 % har antall støyplagete økt mer enn 60 % siden 1999 (muligheten for at statistisk feilberegning påvirker tallene merkbart er lite når forskjellene er såpass store). 40 % av landets innbyggere er utsatt, men i Oslo kommune er det hele 60 % av befolkningen. Dette er en helsekrise da veistøy dreper flere enn trafikkkulykker hvert år ifølge svensk forskning (prof. Wolfgang Kropp, Chalmers Universitet, Sverige/ formann i programkomiteen InterNoise 2016), og støy forringer vår livskvalitet og barnas oppvekstmiljø.

Støy koster samfunnet mye i helsekostnader og tapt produktivitet, godt over kr 10 milliarder årlig (SINTEF 2007/ Det engelske miljødepartementet: Noise Pollution - Economic analysis 9.4.2013). Forskningen viser at helseskadelig støy er en direkte årsak til hjerte- og karsykdommer (Münzel, ...Sørensen m.fl., Environmental Noise and the Cardiovascular System, Journal of the American College of Cardiology, vol. 71.6, 02.2018) og det er stor sannsynlighet at støy forårsaker bl.a. fedme, diabetes og noen krefttyper (Sørensen, Nasjonal støykonferanse 13.06.2017 og Röösl, m.fl., Short and long term effects of transportation noise exposure, IC BEN congress 18-22.06.2017). Søvnforstyrrelse reduserer produktiviteten og kan ha store fysiske og psykiske konsekvenser. Det beregnes at støy forårsaker tap av 14 000 DALY (tapte leveår) i Norge ifølge Folkehelseinstituttet.

Spesielt gir loven barn ekstra beskyttelse mot støyskader, jf. Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging kap. 2.5. Forskning viser korrelasjoner mellom støynivået for barn og kognitive skader (f.eks. Klatter, Bergström, Lachmann, Does noise affect learning? A short review on noise effects on cognitive performance in children, Frontiers in Psychology, vol. 4 2013), fedme og ADD (Sørensen, Nasjonal støykonferanse 13.06.2017). Minimumskravene som T-1442 anbefaler, f.eks. ett soverom på den stille siden av bygningen, sikrer ikke en større families barn mot helseskadelig støy og søvnforstyrrelse. Oslo kommune har vedtatt føre-varprinsippet i sine helseplaner og Folkehelseloven krever et forsvarlig miljø for barn, men foreningen kan ikke se at barnas rettigheter for et godt oppvekstmiljø, uten helseskadelig støy, har blitt ivaretatt gjennom verken Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018, offentlige budsjetter eller overordnede planer.



1963-2013, 50 ÅR FOR DIN HELSE

Kommunene vedtar utbygging og fortetting i stor fart, men det er befolkningen som betaler regningen gjennom høyere boligpriser, økte helsekostnader, tapte leveår, og dårligere bokvalitet og oppvekstmiljø.

KONKLUSJON

Nasjonal handlingsplan mot støy og Handlingsplan mot Støy i Oslo kommune 2013–2018 har ikke utløst handling, og det kan konkluderes at planene ikke er gjennomført og har derfor ikke ivare tatt folkehelsen. Handlingsplanene er nesten verdiløse uten vedtatte og finansierte planer og tiltak fra alle anleggseierne i regionen, samtlige politisk styrte institusjoner, for å redusere antall utsatte for helseskadelig veistøy.

Det er å ikke ta ansvar at Oslo-regionen ikke har en bindende, helhetlig plan for areal og transport. Miljø mål og -planlegging må forankres og innføres på høyest mulig plannivå, med konkrete strategier og tiltak som kan dokumentere en mulighet til å oppnå målene innenfor noen få år.

Når politikerne velger å prioritere utbygging og fortetting uten å takle de allerede formidable konsekvensene for folkehelsen fra samferdsel, nesten uten rettslig kontroll over vedtak, forvaltningsskjønn og -praksis, og derved neglisjere Norges lover, har vi bukken som passer havresekken. Fortetting utløser behov for investering i bedre kvalitet i bygningsmassen og i infrastrukturen, spesielt når gevinsten til folkehelsen, bokvalitet og eiendomsverdi langt overveier kostnaden ved å lage et bedre lyd miljø. Når folkehelsen ikke ivaretas verken gjennom lovverket eller planleggingen, kun på grunn av frykt for politiske konsekvenser, kan det sees som en trussel mot befolkningens rettssikkerhet.

Norsk forening mot støy har mange positive innspill til den neste handlingsplan. Det er vesentlig at planen fremstår som reell, med handling og mening, konkrete mål og pålitelige instrumenter for å måle og dokumentere støyutvikling og reduksjon. Norsk forening mot støy håper at kommunen vil ta denne prosessen med alvor til beste for byens befolkning, deres trivsel og helse.

Norsk forening mot støy

Ulf Winther
sign.
generalsekretær

Steven Gersh
sign.
seniorrådgiver