



Regeringskansliet  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[sebastian.axelsson@regeringskansliet.se](mailto:sebastian.axelsson@regeringskansliet.se)

## Rätt för klimatet

Er beteckning: M2022/01364

Länsstyrelsen i Västra Götaland yttrar sig över Klimaträttsutredningens slutbetänkande Rätt för klimatet (SOU 2022:21).

## Sammanfattning

Länsstyrelsen välkomnar de förslag utredningen kommit med och har följande synpunkter på de tre olika delarna.

### Del 1 – Främja bidrag till klimatomställningen:

- Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag att platsvalsregeln i 2 kap. 6 § miljöbalken klimatanpassas. Det är centralt att hänsyn även tas till att ändamålet med verksamheten eller åtgärden ska kunna uppnås med minsta klimatpåverkan eller största bidrag till att minimera klimatförändringar, när en plats ska väljas. Ändringen behöver understödjas av de ändringar som Klimatutredningen föreslog i sitt tidigare betänkande<sup>1</sup>, främst att miljöbalkens portalparagraf 1 kap 1 § ska omfatta klimat.
- Länsstyrelsen delar utredningens bedömning att de positiva effekterna av en ny avvägningsregel i 2 kap miljöbalken inte kommer att uppväga de negativa konsekvenserna.
- Länsstyrelsen delar bedömningen att det inte finns behov av att i lagtext lägga till att regeringen alltid eller efter förbehåll ska pröva verksamheter som är av stor vikt för klimatomställningen.

### Del 2 – Underlätta byggande av elnät:

Länsstyrelsen är positiv till utredningens förslag när det gäller att underlätta byggande av elnät.

---

<sup>1</sup> och <sup>2</sup> ”En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden” (SOU 2021:21)

- Länsstyrelsen stödjer en översyn av lagen (1977:439) om kommunal energiplanering och ser att länsstyrelsernas vägledande roll inom detta område behöver förtydligas i en sådan översyn.
- Länsstyrelsen ser positivt på att länsstyrelsernas arbete med energi- och klimatstrategier stärks genom långsiktiga uppdrag med att ta fram planeringsunderlag och handlingsplaner inom energi. Länsstyrelsen ser dock också ett behov av att ges rätt förutsättningar för detta uppdrag.
- Länsstyrelsen välkomnar att Energimyndigheten ges ett utökat uppdrag att prioritera och peka ut fler områden av riksintresse för energidistribution.
- Det är positivt att utredningen understryker betydelsen av tydlighet kring vilka krav som ska ställas för att koncession ska beviljas, för att koncessionsprocesserna ska kunna vara förutsebara, effektiva och snabba.
- Tydlighet kring vad som gäller angående val av luftledning och markkabel kommer att förbättra och effektivisera både för prövningsmyndigheten och den som söker tillstånd.
- Länsstyrelsen bedömer att det finns förutsättningar för att förslagen om undantag från det generella biotopskyddet, särskilda biotopskydd och strandskydd kan genomföras.

### Del 3 – Transporteffektivt samhälle:

Länsstyrelsen är positiv till samtliga förslag som utredningen lägger när det gäller ett transporteffektivt samhälle. När det gäller förslaget om en översyn av den samhällsekonomiska modellen menar vi att den frågan behöver adresseras bredare. Våra viktigaste synpunkter är:

- Föreslagna ändringar av regelverk för en starkare styrning mot ett transporteffektivt samhälle är en förutsättning för att klara mål kopplade till klimat och biologisk mångfald. Konkretiseringen av begreppet transporteffektivitet är genomarbetad och bra.
- Förslagen som rör fyrstegsprincipen och en scenariobaserad arbetsmetodik är ändamålsenliga eftersom de kommer att styra mot klimat- och miljömål.
- Förslaget att inför varje planomgång ompröva redan beslutade men ännu ej byggstartade objekt är angeläget, så att en snabb omställning inte försvåras av äldre beslut.

- Förslaget om en översyn av den samhällsekonomiska modell som används är central för en att kunna styra mot en ökad transporteffektivitet. Översynen bör dock utföras av en statlig utredning och inte enbart av en statlig myndighet.
- Föreslagen ändring i miljöbalken om att ett tillstånd i förekommande fall ska innehålla transportvillkor är positivt. Det sänder ut en signal att även klimatpåverkan från transporter ska regleras i tillstånd.
- Förslaget om utvecklade stadsmiljöavtal är bra, men behöver stämma överens med utredningens utgångspunkt att trafikarbetet behöver minska för att klara klimatmålen. Stadsmiljöavtalen skulle även kunna utvecklas ytterligare i linje med behovet av en mer integrerad transportplanering, som det Klimatpolitiska rådet lyft.
- Vi ser positivt på de skrivningar som gäller att länsstyrelserna ska verka för ett transporteffektivt samhälle.

## Del 1 – Främja bidrag till klimatomställningen

### En klimatanpassad platsvalsregel

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag att platsvalsregeln i 2 kap. 6 § miljöbalken klimatanpassas så att det även ska beaktas att ändamålet med verksamheten eller åtgärden ska kunna uppnås med minsta klimatpåverkan eller största bidrag till att minimera klimatförändringar när en plats ska väljas.

Det är viktigt att ändringen genomförs tillsammans med de ändringar som utredningen föreslog i sitt tidigare delbetänkande<sup>2</sup>, främst att miljöbalkens portalparagraf 1 kap 1 § ska omfatta klimat. Vi ser även att det tidigare förslaget som gäller att förtydliga klimatperspektivet i beslutsunderlaget enligt 6 kap 35 och 43 §§ miljöbalken behöver införas för att en verksamhets eller åtgärds klimatpåverkan i tillräcklig grad ska kunna påverka vid valet av plats.

Enligt Länsstyrelsens bedömning kommer även tilläggen i portalparagrafen och platsvalsregeln att innebära en tydligare koppling till tillsynsbestämmelserna i 26 kap miljöbalken. Tillsynsmyndigheternas tillsyn ska bedrivas så att syftet med balken säkerställs och myndigheterna ska agera för att balkens bestämmelser ska följas. Med

---

<sup>2</sup> ”En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden” (SOU 2021:21)

de föreslagna ändringarna kommer det att bli lättare att ställa krav på åtgärder som minskar klimatpåverkan.

Länsstyrelsen är positiv till utredningens förslag att ge Naturvårdsverket i uppdrag att ge vägledning om de avvägningar som ska göras enligt en klimatanpassad platsvalsregel.

### En ny avvägningsregel i 2 kap miljöbalken

Utredningen har övervägt flera sätt att utforma en avvägningsregel som skulle införas i 2 kap MB i syfte att kunna gynna verksamheter eller åtgärder som på ett väsentligt sätt bidrar till klimatomställningen. Utredningen har dock kommit fram till att man inte förordar en sådan avvägningsregel eftersom de positiva effekterna bedöms bli mycket små och inte uppväga de negativa konsekvenserna. Länsstyrelsen delar utredningens bedömning.

### Regeringens tillåtlighetsprövning

Regeringen ska enligt 17 kap 1 § miljöbalken alltid pröva vissa nya verksamheter som räknas upp i bestämmelsen. Enligt 3 § i samma kapitel får regeringen dessutom för ett visst fall förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet, om verksamheten i betraktande av de intressen som denna balk enligt 1 kap 1 § ska främja kan antas få betydande omfattning eller bli av ingripande slag. För att underlätta för regeringen att få kännedom om vilka verksamheter som man behöver förbehålla sig prövningen av, så ställs i 17 kap 5 § MB krav på att myndigheter eller kommuner ska underrätta regeringen om verksamheter som är angelägna för regeringen att ta till sig.

Utredningen har övervägt ett tillägg i bestämmelserna som reglerar regeringens tillåtlighetsprövning så att regeringen alltid ska, eller efter förbehåll kan, förbehålla sig prövningen av en verksamhet som är av stor vikt för klimatomställningen. Utredningen förordar dock inte ett sådant tillägg eftersom man bedömer att det tidigare ändringsförslag man redovisat i sitt betänkande SOU 2021:21, är tillräckligt för att säkerställa att regeringen kan tillåtlighetspröva sådana verksamheter. De föreslagna ändringarna i det tidigare betänkandet innebär att det i 1 kap 1 § miljöbalken klart anges att en förutsättning för en hållbar utveckling är att människans påverkan på klimatet ska minimeras. Vidare förtydligas i paragrafens andra stycke att miljöbalken ska tillämpas så att klimatförändringar minimeras. Utredningen bedömer att om dessa ändringar genomförs så täcks verksamheter som är av väsentlig betydelse för klimatomställningen av 17 kap 3 § MB. Länsstyrelsen delar den bedömning som utredningen gör. Den reglering som finns är

tillräcklig för att säkerställa att regeringen kan förbehålla sig prövningen av verksamheter som är av stor vikt för klimatomställningen. Detta förutsatt att ändringsförslagen som gäller miljöbalkens portalparagraf, 1 kap 1 § MB, går igenom.

## Del 2 – Underlätta byggande av elnät

### Elnät i planering

Länsstyrelsen delar utredningens slutsatser och förslag till förbättringsåtgärder för att korta ledtiderna i tillståndsprocessen för elnätsbyggnation. Utredningen nämner bland annat behovet av att se över lagen (1977:439) om kommunal energiplanering vilket även Länsstyrelsen ser ett stort behov av. Länsstyrelsernas vägledande roll inom kommunal energiplanering behöver förtydligas vid en sådan översyn. Vi ser också positivt på att länsstyrelsernas arbete med energi- och klimatstrategier föreslås stärkas genom långsiktiga uppdrag med att ta fram planeringsunderlag och handlingsplaner inom energi. För detta krävs dock att länsstyrelserna tillförs långsiktiga medel för att utföra arbetet.

Länsstyrelsen ser vidare mycket positivt på de nya reglerna kring nätutvecklingsplaner som trädde i kraft i juli 2022 med anledning av EU:s elmarknadsdirektiv. Länsstyrelsen tror och hoppas att informationen i dessa planer kommer utgöra viktiga underlag, bland annat för de planeringsunderlag som länsstyrelserna föreslås ta fram. I utredningen läggs stort fokus och sätts stor tilltro till de planeringsunderlag länsstyrelserna förväntas bidra med in i den kommunala energiplaneringen. Länsstyrelsen delar utredningens analys om behovet av att dessa planeringsunderlag tas fram, men vill samtidigt peka på vikten av tillgång till relevanta uppgifter i form av geodata, statistik med mera för att kunna ta fram ett heltäckande planeringsunderlag för länet. För att redogöra för exempelvis tänkbara scenarier för framtida kapacitetsbehov behöver Länsstyrelsen uppgifter vad gäller kommuners, regioners och företags utökade elanvändning och sådana informationskanaler behöver i så fall upprättas. När det gäller offentliga aktörer så bör dessa ges i uppgift att bidra i arbetet.

Länsstyrelsen ser också ett stort behov av att regeringen utreder behovet av sekretess kring energirelaterade planeringsunderlag, såsom SCBs kommunala och regionala energistatistik (KRE), för att göra dessa underlag så tillgängliga som möjligt i den fysiska planeringen, utan att äventyra uppgifter som inte bör spridas. En annan möjlighet är att uppdra åt Energimyndigheten att samla in uppgifter för olika verksamheters energianvändning. Det skulle kunna utgöra ett viktigt underlag för Länsstyrelsen i arbetet med att ta fram planeringsunderlag.

## Riksintressen för energidistribution

Utredningen föreslår att Energimyndigheten bör ges ett utökat uppdrag att prioritera och peka ut betydligt fler områden som riksintresse för energidistribution. Länsstyrelsen tycker att detta är ett bra förslag men anser samtidigt att de riksintressen som staten redovisar så långt möjligt bör vara publika för att kunna användas i kommunal och regional planering, och även komma andra intressenter till del. Detta måste dock ske med förbehåll för uppgifter som inte bör spridas till obehöriga. De fåtal områden som Energimyndigheten idag har pekat ut som riksintresse för energidistribution är belagda med sekretess. Huvuddelen av de planeringsunderlag staten förmedlar till kommuner och andra aktörer bygger på att det är öppen och allmänt tillgänglig information som förmedlas in i planeringen. Detsamma gäller i nästa steg när informationen ska bearbetas och förmedlas i exempelvis kommunala översiktsplaner, program, strategier och andra instrument med bäring på energiplanering.

## Lämplighetsbedömning

Länsstyrelsen instämmer i utredningens förslag till förtydligande av miljöprövningens omfattning och vad som ska ingå i lämplighetsbedömningen. Det är vidare mycket positivt att utredningen understryker betydelsen av tydlighet kring vilka krav som ska ställas för att koncession ska beviljas, för att koncessionsprocesserna ska kunna vara förutsebara, effektiva och snabba.

Utredningens inställning kring proaktiv utbyggnad av elnät är rimlig, då långa ledtider för nätutbyggnad gör att det krävs en tidig planering för att investeringar ska komma till stånd när de behövs. Eftersom framtidsprognoser för effektbehov är svåra att göra, på grund av osäkerheter så som teknikutveckling och världsmarknadsläget, är det viktigt att inte enbart fokusera på utbyggnad, utan också fortsatt titta på energieffektiviserings- och flexibilitetsåtgärder. En proaktiv utbyggnad av elnät ställer höga krav på de nätutvecklingsplaner som ska tas fram av nätbolagen, samt en öppen och transparent dialog mellan nätbolag och stora användare av el.

## Luftledning respektive kabel

Länsstyrelsen är positiv till de författningsändringar i ellagen som utredningen föreslår. Tydlighet kring vad som gäller angående val av luftledning och markkabel kommer att förbättra och effektivisera både för prövningsmyndigheten och den som söker tillstånd. Länsstyrelsen anser att det är rimligt att luftledning bör vara huvudregel för växelströmsnätet på 130 kV och uppåt.

## Förhandsbesked

Förslaget om att kunna få förhandsbesked för ansökan om nätkoncession för starkströmskabel kan skynda på processen med lämplighetsansökan då man kan söka för alternativa sträckor. Dock påverkar inte förhandsbeskedet miljöprövningen vilket betyder att ansökan kan få avslag i ett senare skede. Risken finns att förslaget därmed blir uddlöst och inte får den avsedda effekten.

## Undantag från vissa förbud

Länsstyrelsen bedömer att det finns förutsättningar för att förslagen om undantag från det generella biotopskyddet, särskilda biotopskyddet och strandskyddet kan genomföras. Förslaget syftar till en rimlig förenkling, både för verksamhetsutövare och myndigheter.

Länsstyrelsen vill vara tydlig med att det är av största vikt att frågor avseende biotopskydd och strandskydd tydliggörs av nätbolagen i koncessionsärendena. För att detta ska kunna ske behövs en tydlig information till elnätsbolagen om lagändringen och om vikten av att ta hänsyn till aktuella naturvärden tidigt i arbetet med koncessionsärenden.

Länsstyrelsen har goda erfarenheter av hur strandskyddet hanteras inom väg- och järnvägsplaner och att strandskyddets syften tas till vara på ett bra sätt i dessa planer.

## Del 3 – Transporteffektivt samhälle

### Starkare styrning mot ett transporteffektivt samhälle

Länsstyrelsen delar utredningens bedömning att transportsystemets omställning behöver stå på tre ben; transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara bränslen inklusive elektrifiering samt energieffektiva fordon och fartyg. Vi delar också uppfattningen att en minskning av trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg krävs för att omställningen ska ske på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt samt för att den ska vara robust mot förändrade omvärldsförutsättningar.

Utredningens förslag till konkretisering av begreppet transporteffektivt samhälle är bra och angelägen. Länsstyrelsen stödjer utredningens förslag att begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna som reglerar den nationella planen för transportinfrastruktur och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Vi stödjer även förslaget att Trafikverkets instruktion ändras så att uppdraget är att verka för ett transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen delar utredningens förslag att planer på regional och nationell nivå även behöver passa in i ett transporteffektivt samhälle. Det innebär att transportplanerna ska vara

samhällsekonomiskt lönsamma även vid en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.

### Fyrstegsprincipen i transportplaneringen

Flera rapporter, inte minst på Trafikverkets initiativ, har skrivits om vikten av att få använda fyrstegsprincipen i infrastrukturplaneringen. Det är nödvändigt för omställningen av transportsystemet att fyrstegsprincipen blir en del av lagstiftning och myndighetsinstruktioner. Länsstyrelsen är positiv till de justeringar av lagtexten som föreslås.

Det är vidare positivt att utredningen föreslår att Trafikverkets uppdrag vidgas till att stödja andra aktörer när det gäller arbete med steg 1 och 2-åtgärder. Länsstyrelsen stödjer också förslaget om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram en katalog över steg 1 och 2-åtgärder.

### Tidigare beslutade infrastrukturobjekt

Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att alla objekt som kommer in i infrastrukturplanerna behöver ligga i linje med klimat- och miljömålen. Det är därför ett angeläget förslag att när en ny plan för nationell respektive regional infrastruktur upprättas så ska det prövas om tidigare beslutade infrastrukturobjekt, som ännu inte byggstartats, följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen. Länsstyrelsen stödjer förslaget att berörda förordningar ändras i enlighet med det.

Utredningens förslag ligger också i linje med Klimatpolitiska rådets påpekande i sin rapport 2019 om att denna typ av äldre objekt behöver prövas på nytt.

Det är vidare positivt att äldre objekt inte ingår per automatik. En större flexibilitet behövs när tiden för att genomföra en omställning är knapp. Det ger även en ökad beredskap för att omvärldsfaktorer kan ändras snabbt.

### En scenariobaserad arbetsmetodik för transportplanering

Länsstyrelsen stödjer utredningens förslag att regelverket behöver ändras, så att Trafikverket övergår till en scenariobaserad planering som styr mot klimat- och miljömålen och att detta sker i ökad samverkan med relevanta myndigheter.

Dagens prognosstyrda transportplanering behöver ersättas. Behovet av en förändrad arbetsmetodik är stor och har framförts under lång tid. Trafikverkets basprognos för perioden 2022 - 2033 ifrågasattes av



flertalet länsstyrelser<sup>3</sup> och regioner<sup>4</sup> i remissvaren på Trafikverkets inriktningsunderlag, liksom en rad centrala myndigheter.

### Tidsvärderingar och kalkylränta

Länsstyrelsen stödjer förslaget om en översyn av de samhällsekonomiska analysmetoder och kalkylvärden som används i dagens transportplanering, och som beskrivs i ASEK-rapporten. Länsstyrelsen menar dock att det vore att fördrö att tillsätta en statlig utredning med uppdrag att se över de samhällsekonomiska modeller som används i samhället och med början inom transportplaneringen istället för att ge en enskild myndighet uppdraget.

ASEK-modellen är problematisk eftersom det främst är restidvinster för bilister som ger utslag som samhällsekonomiskt lönsamma samt att modellen använder diskonteringsränta. Det har tidigare uppmärksammats av flera instanser, till exempel Klimatpolitiska rådet 2019<sup>5</sup>, Regeringens vetenskapliga råd för hållbar utveckling 2016<sup>6</sup> samt av Riksrevisionen i en rapport från 2012<sup>7</sup>.

Länsstyrelsen anser att det behövs en beräkningsmodell som styr mot klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt och som inte motverkar åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle.

### Transportvillkor i miljöbalken

Det framgår av 16 kap 7 § miljöbalken och rättspraxis att det redan idag är möjligt att föreskriva om transportvillkor. Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att transportvillkor bör föreskrivas i större utsträckning än vad som sker idag. Vi stödjer därför förslaget om ett tillägg i 22 kap 25 § miljöbalken om att en dom i förekommande fall ska innehålla de villkor som behövs för att minska miljö- och klimatpåverkan från sådana transporter som utgör följdföretag enligt 16 kap 7 §. Genom att även ändra bestämmelsen i 19 kap 5 § så kommer även tillägget att kunna tillämpas av Miljöprövningsdelegationen. Det blir med detta tillägg tydligare för prövningsmyndigheten och övriga aktörer att sådana villkor alltid ska övervägas och föreskrivas när det behövs.

---

<sup>3</sup> <https://www.rus.se/pm-om-lansstyrelsernas-remissvar-pa-trafikverkets-inriktningsunderlag/>

<sup>4</sup> <https://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2021/03/A%cc%88ven-regionerna-kritiserar-Trafikverkets-inriktningsunderlagpdf.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.klimatpolitiskaradet.se/arsrapport-2019/> s 66

<sup>6</sup> [http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2016/06/rk\\_25161-Vetenskapsr%C3%A5det\\_final\\_sidvis.pdf](http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2016/06/rk_25161-Vetenskapsr%C3%A5det_final_sidvis.pdf)

<sup>7</sup> [Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? | Riksrevisionen](#) s 109

Ändrad lagstiftning möjliggör ny praxis så att även klimatpåverkan från transporter regleras i tillstånd. Vi ser också ett stort behov av tillsynsvägledning där rådighetsproblematiken tas upp. Bolag som söker tillstånd hävdar ofta att de inte har rådighet över inkommande och utgående leveranser då ett annat bolag är ansvarig för dessa.

### Utvecklade stadsmiljöavtal

Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att det är viktigt att utveckla stadsmiljöavtalen, men menar att utredningens förslag om ett förhandlingsbaserat avtal behöver ta utgångspunkt i att biltrafiken inom avtalsområdet ska minska. Länsstyrelsen menar att formuleringen kan skärpas så att det som ska utredas är förutsättningarna för att sluta avtal gällande samtliga investeringar inom ett avtalsområde som omfattas av regional och nationell plan med utgångspunkten att biltrafiken börjar minska.

### Fyrstegsprincipen i miljöbedömningar av planer med betydande trafikflöden

Länsstyrelsen delar uppfattningen att planer som orsakar betydande trafikflöden behöver uppmärksammas. Vi menar dock att det finns en poäng med generella beskrivningar i lagtexter. Om en viss företeelse pekas ut, så riskeras att andra viktiga företeelser som inte nämns inte heller bedöms som lika viktiga.

Länsstyrelsen menar därför att planer som medför betydande trafikflöden istället kan uppmärksammas och bli belysta i vägledningar som skrivs av de vägledande myndigheterna för respektive MB och PBL.

### Länsstyrelsens roll i fysisk planering

Vi delar utredningens syn att frågan om transporteffektivitet behöver hanteras i tidiga skeden av planprocessen kring översiktsplaner och detaljplaner. Länsstyrelsen ser positivt på utredningens förslag om att verka för ett mer transporteffektivt samhälle.

Länsstyrelsen vill dock påpeka att förslaget om att införa en ny punkt (nr. 5 i 3 kap. 16 §, dvs vad Länsstyrelsens granskningsyttrande ska behandla) inte stämmer med de ändringar som gjordes i PBL 1 april 2020. Då fördes ordet ”enbart” in i paragrafen, dvs Länsstyrelsen ska enbart skriva om ingripandegrunderna i granskningsyttrandet. Det lyftes fram som ett viktigt förtydligande i översynen för att Länsstyrelsens granskningsyttrande ska bli tydliga för efterföljande planering och prövning. En förändring av 3 kap. 16 § enligt förslaget skulle innebära

otydligare granskningsyttranden, något som varken kommunerna eller andra är gynnade av.

Texten om Länsstyrelsernas roll om översiktsplanernas aktualitet är inaktuell. 3 kap. 23 - 28 § beskriver hur planeringsstrategier ska användas.

### De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektören Lisbeth Schultze med handläggaren Annah Lintorp som föredragande. I den slutliga handläggningen medverkade även avdelningschefen Monique Wannding och handläggaren Birgit Nielsen.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.