Länsstyrelsen Stockholm

Överklagande av ett beslut om lokala trafikföreskrifter om miljözon klass 3, Stockholms kommun

Information om dokumentet

Detta är en digitalt tillgänglighetsanpassad webbversion av beslut som är daterat den 26 maj 2025. Det godkända originaldokumentet finns arkiverat i vårt digitala ärendesystem och har diarienummer 55174-2024.

Mottagare är Stockholms kommun, Trafikkontoret, trafikkontoret@stockholm.se.

Avsändare är Länsstyrelsen Stockholm.

Beslut

Länsstyrelsen upphäver Stockholm kommuns beslut om lokala trafikföreskrifter om miljözon 3.

Beskrivning av ärendet

Stockholms kommun meddelade i beslut den 1 oktober 2024 lokala trafikföreskrifter (0180 2024:03210) om miljözon i City som innebär att ett område på Norrmalm ska vara miljözon klass 3. Området begränsas av Kungsgatan, Sveavägen, Hamngatan och Birger Jarlsgatan, vilka fyra gator inte ingår i zonen.

Miljözon klass 3 innebär, enligt bestämmelserna i 4 kap. 22, 22 c och 22 d §§ trafikförordningen (1998:1276), att endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon får framföras, lätta som tunga fordon med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro 6. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider framföras om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro 6.

Enligt Stockholms kommuns konsekvensanalys från 2023 var det 16 % av de personbilar som då trafikerade området som klarade kraven för miljözon klass 3. När det gäller lastbilar var det, enligt samma analys, 12 % av de tunga och 7 % av de lätta som klarade kraven.

Föreskrifterna skulle träda i kraft den 31 december 2024. I delbeslut den 28 november 2024 beslutade dock Länsstyrelsen att det överklagade beslutet tills vidare inte skulle gälla (inhibition). Delbeslutet överklagades av Stockholms kommun till Transportstyrelsen som i beslut den 19 december 2024 (TSV 2024-13024) avslog kommunens överklagande.

Beslutet om miljözon har överklagats av sex bolag som bedriver verksamhet inom området: Fastighetsföreningen Svensk Handels Hus U P A (Svensk Handel), Fastighets AB Oxtorgsgränd 1 (Einar Mattsson), Hufvudstaden AB och Aktiebolaget Hamngatsgaraget (Hufvudstaden), samt Taxi Stockholm 150000 AB och Sirius Omsorg Holding AB (Taxi Stockholm), fortsättningsvis klagandena.

Svensk Handel, Einar Mattsson samt Hufvudstaden har yrkat att Länsstyrelsen ska upphäva kommunens beslut. Einar Mattsson och Hufvudstaden har i andra hand yrkat att föreskrifternas ikraftträdande ska senareläggas, med fyra respektive tre år. Taxi Stockholm har i första hand yrkat att föreskrifternas ikraftträdande ska senareläggas med ett år och träda i kraft den 31 december 2025 och i andra hand yrkat att föreskrifterna ska upphävas.

Nedan redovisas sammanfattningsvis klagandenas skäl för sina yrkanden samt kommunens bemötande av dessa skäl.

Klagandena har invändningar mot den utredningen som har föregått det överklagade beslutet, de har vidare invändningar mot klassningen av aktuellt område som ett särskilt miljökänsligt område samt invändningar mot beslutets proportionalitet, de menar att beslutet är oproportionerligt betungande för dem. Även andra invändningar har framförts mot beslutet.

Såvitt gäller invändningar mot den utredningen som har föregått beslutet har klagandena sammanfattningsvis anfört följande. Ärendet har inte utretts i enlighet med officialprincipen som den kommer till uttryck i 23 § förvaltningslagen, särskilt att andra, mindre ingripande alternativ inte övervägts i tillräcklig omfattning. Valet av aktuellt område som ett område för miljözon 3 har sin bakgrund i ett uppdrag från kommunfullmäktige till trafiknämnden att införa en miljözonklass 3 någonstans i City. Beslutet har inte tillkommit på grund av att något visst område har visat sig särskilt miljökänsligt, det är ett politiskt motiverat beslut. Klagandena påpekar att Transportstyrelsen ställer krav på att kommunen ska kunna visa att aktuellt område för vilket beslut fattats avviker från det normala i det tättbebyggda området. Kommunen har inte heller

följt de rekommendationer om miljözoner som tagits fram av Transportsstyrelsen och innebär att man innan beslut fattas om sådana zoner bland annat ska ta ställning till varför man anser att aktuellt område är särskilt miljökänsligt, hur näringslivet kommer att påverkas och vilka alternativ kommunen har till att införa miljözoner. Av dessa frågeställningar har miljözonens påverkan på näringslivet endast behandlats mycket kortfattat medan av de övriga den första inte behandlats alls och angående den sista har inga reella överväganden och analyser kring alternativa åtgärder genomförts korrekt då kommunens utredning hela tiden har utgått ifrån att en miljözonklass 3 ska införas. Klagandena framhåller också att det finns flera avgöranden från Transportstyrelsen (TSV 2009:3739, TSV 2009:5917, TSV 2011:6508 och TSV 2015:1828), där kommunala beslut om sänkt hastighetsgräns underkänts på grund av att det saknats ordentliga konsekvensanalyser. Enligt Transportstyrelsen kräver beslut om lägre hastighetsbegränsning i ett specifikt område att det skett en analys som visar att det finns ett särskilt behov som motiverar en förbättring av trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljön i just det området jämfört med andra områden av normal tätortskaraktär i det tättbebyggda området. Transportstyrelsen har uttalat att beslutsunderlaget bör innehålla en redovisning av förhållandena i stort i det tätbebyggda området och en redovisning som jämför effekterna av nuvarande och föreslagen reglering samt behovet av att göra avvikelser på en viss plats inom det aktuella området. Klagandena framhåller också att dokument som framstår som centrala för Trafikkontorets utredning, SLB:s rapport och Trafikkontorets tjänsteutlåtande, tydligt har avgränsats till att utvärdera effekten av en miljözonklass 3 i just det område där miljözonen nu planeras att införas. Utifrån vad som kan utläsas av den utredning som kommunen hänvisat till framgår alltså att inga andra områden i Stockholms innerstad har utretts.

Klagandena har invändningar mot klassningen av aktuellt område som ett särskilt miljökänsligt område, de menar att det inte är ett sådant område. Klagandena menar att det är miljökvalitetsnormerna, MKN, i luftkvalitetsförordningen (2010:477) som ska vara vägledande för bedömningen huruvida en miljözon omfattar ett särskilt miljökänsligt område eller ej. Då dessa normer (40 µg/m3) inte överskrids i området är det inte ett särskilt miljökänsligt område. Som skäl för bedömningen att ett beslut att ett område är särskilt miljökänsligt ska baseras på MKN har klagandena redogjort för förhållandena när motsvarande reglering till dagens miljözoner infördes i vägtrafikkungörelsen (1972:603) 1992. Klagandena har redogjort för de författningsändringar som har

skett fram till idag och menar att det visar att klassningen av ett område som särskilt miljökänsligt enligt trafikförordningen fordrar ett överskridande av MKN. Klagandena har vidare anfört att om WHO:s riktlinjer skulle tillåtas utgöra tröskelvärden för klassningen av ett särskilt miljökänsligt område skulle stora delar av Stockholm kvala in under definitionen den skulle på så vis helt förlora sin betydelse.

Klagande gör vidare gällande att Stockholms kommuns beslut är oförenligt med proportionalitetsprincipen i 5 § tredje stycket förvaltningslagen (2017:900) som anger att en myndighet får ingripa i ett enskilt intresse endast om åtgärden kan antas leda till det avsedda resultatet, samt att åtgärden aldrig får vara mer långtgående än vad som behövs och får vidtas endast om det avsedda resultatet står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den som åtgärden riktas mot. Klagandena hävdar att de olägenheter som skulle drabba de som bor och verkar inom zonen, i synnerhet med hänsyn till att miljözonen skulle träda i kraft endast tre månader efter beslutet, inte står i rimligt förhållande till de miljövinster som vore att förvänta. Klagandena anför vidare i denna del att det av kommunens egen konsekvensanalys framgår att luftkvaliteten i Stockholm på senare år har förbättrats när det gäller trafikrelaterade luftföroreningar, varför införande av en miljözonklass 3 inte är nödvändigt. Vidare visar ett av Svensk Handel och Visita under beredningen av ärendet gjort antagande att 1 000–2 000 arbetstillfällen kan gå förlorade. Klagandena menar att transporter och leveranser till adresser inom miljözonen riskerar att bli dyrare och att verksamheter kan välja att flytta till andra närliggande områden eller andra kommuner, för att verksamheten där kan bedrivas smidigare. Klagandena menar vidare att införandet av miljözonen inom ett förhållandevis litet geografiskt område kommer att sakna praktisk betydelse när det kommer till påverkan på folkhälsan, redan av det skälet att trafiken i stället kommer att öka på omkringliggande gator. Vidare görs gällande att parkeringshuset Parkaden, som ligger inom zonen, på grund av kulturhistorisk klassificering inte kan användas för andra ändamål.

I övrigt har klagandena också anfört att beslutet om miljözonen innefattar sådana inskränkningar i äganderätten som avses i 2 kap. 15 § regeringsformen och artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen i och med att området inom zonen inte längre kommer att kunna användas på samma sätt som tidigare med bland annat sämre tillgänglighet för boende till sina bostäder. Det har vidare anförts att kommunens beslut inte heller är förenligt med

unionsrätten, vilket man menar framgår av EU-domstolens avgörande den 15 november 2005 i C-320/03, där Österrike med kort varsel infört ett förbud mot vissa lastbilstransporter utan att beakta mindre ingripande åtgärder. Det har också anförts att beslutet om miljözon även utgör en kvantitativ importrestriktion, vars verkan medför en inskränkning av den fria rörligheten för varor och tjänster inom EU och därför strider mot förbuden i artikel 34 respektive 56 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Gällande parkeringshuset Parkaden har också särskilt anförts att beslutet i praktiken, genom att upplåtare av parkeringsplatser utanför zonen gynnas framför parkeringshuset Parkaden inom densamma, innebär ett sådant individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare som enligt 2 kap. 8 § andra stycket kommunallagen (2017:725) endast får lämnas om det finns synnerliga skäl för det. Från Taxi Stockholm har avslutningsvis anfört att man arbetar med att ställa om sin fordonsflotta till elbilar, men att detta inte är möjligt att åstadkomma fullt ut med så kort varsel och att såväl bolaget som dess kunder, inte minst sådana som behöver specialfordon, kommer att bli lidande av att en miljözonklass 3 nu införs.

Stockholms kommun har fått del av överklagandena och givits tillfälle att inkomma med yttrande och därvid anfört i huvudsak följande. Kommunen bestrider att beslutet, som klagandena påstår, skulle strida mot objektivitets-, official- och proportionalitetsprinciperna. Angående objektivitetsprincipen har kommunen inte låtit sig vägledas av några andra intressen än de som är relevanta vid ställningstaganden kring miljözoner. Angående officialprincipen finns inga tydliga riktlinjer kring hur omfattande en utredning inför beslut om lokala trafikföreskrifter ska vara. Kommunen anser att den utredning som har föregått miljözonen har varit tillräcklig och att kommunens utredningsskyldighet är uppfylld. Angående proportionalitetsprincipen framgår av förarbetena till den nya förvaltningslagen att myndigheter har ett betydande handlingsutrymme i avvägningsfrågor och att detta handlingsutrymme endast ska begränsas i fall där det föreligger ett klart missförhållande mellan syftet med beslutet och den eventuella olägenhet som beslutet medför för den enskilde.

Kommunen anför att det inte uppställs krav på att en kommun inför ett beslut om en miljözon klass 3 måste ställa alla stadens områden mot varandra för att hitta det område som bäst lämpar sig för en miljözon klass 3, eller krav på att en kommun, om fler än ett område visar sig lämpligt för en miljözon klass 3, måste införa en miljözon i

alla dessa områden, samt att Transportstyrelsen i sin utredning (TSV 2015-4545) uttalat att en miljözon klass 3 inledningsvis kan "användas som i fallstudien, inom ett mindre område centralt i en stad, och på sikt användas i större omfattning genom att zonen omfattar större områden". Kommunen anför vidare att miljözonen utöver att syfta till att förbättra luftkvalitén och minska buller också syftar till att vara teknikdrivande. Miljözonen har föregåtts av en omfattande utredning och den konsekvensanalys staden har tagit fram följer de rekommendationer om miljözoner som har tagits fram av Transportstyrelsen och EU kommissionen. Inom ramen för utredningen har såväl alternativa åtgärder som lämpliga områden för miljözonen utretts. Kommunen anser att de positiva effekter som miljözonen medför för luftkvaliteten och människors hälsa väger tyngre än de eventuella negativa konsekvenser som drabbar aktörer i området under en omställningsperiod. 2021 skärpte WHO sina riktlinjer då forskning visat att luftföroreningar är skadligare för människors hälsa än vad som tidigare varit känt. Rekommendationen för kvävedioxid är att halterna på lång sikt behöver ligga under 10 µg/m3. I och med att halterna i området för miljözonen är högre och många människor (vissa gator har över 20 000 gångtrafikanter per dygn) vistas där, gällande riktvärden för buller överskrids, området har relativt smala gaturum där luftcirkulationen är sämre jämfört med omkringliggande vägnät, det finns god tillgång till alternativa färdsätt för de som vill nå området utan bil samt alternativa färd-vägar för den trafik som inte har målpunkt inom zonen, bedöms det finnas anledning att inrätta en miljözon klass 3 där. Kommunen tillbakavisar framförda invändning och betonar att det saknas stöd för klagandenas uppfattning att miljökvalitetsnormerna skulle vara vägledande för vilka områden som ska anses vara särskilt miljökänsliga. Denna tolkning stämmer heller inte överens med hur beslut om miljözoner klass 1 och 2 har fattats eller hur Transportstyrelsen uttrycker det i sin utredning. Den accepterade förutsättningen sedan 1996 har alltså varit att det område (hela innerstaden) som utgör miljözonklass 1 i Stockholm är ett särskilt miljökänsligt område. Det har inte skett någon ändring av denna grundläggande förutsättning. Det betyder inte att det med nödvändighet är lämpligt att införa en miljözonklass 3 i hela innerstaden. Den proportionalitetsbedömning som krävs för en miljözonklass 3 leder till att sådan inte kan vara för omfattande eller stor. Det ändrar dock inte på bedömningen av om det är ett särskilt känsligt miljöområde, den bedömningen sker på samma villkor oavsett miljözonsklass.

Kommunen anser inte att införandetiden för miljözonen är för kort. Arbetet med att införa miljözon klass 3 i City har pågått under flera år och berörda aktörer har informerats om införandetiden långt innan beslutet om den lokala trafikföreskriften fattades. Såvitt gäller beslutets konsekvenser anför kommunen vidare att införandet av miljözonen kommer att leda till att årsmedelhalten av kvävedioxid kommer att underskrida WHO:s riktvärde, att de minskade luftföroreningarna kommer att leda till bättre skydd för människors hälsa, vilket torde vara ett ostridigt mål för en kommun, samt innebära svårigheter för vissa aktörer, vilket framgår av kommunens konsekvensanalys, men att detta är ofrånkomligt vid införandet av en miljözon. Beslutet uppfyller därför proportionalitetsprincipens krav på lämplighet, nödvändighet och rimlighet. Kommunen bedömer att de negativa konsekvenser som drabbar de aktörer i området som inte klarar av att anpassa sig i tid inte kan anses vara av sådan omfattning att de kan anses utgöra ett klart missförhållande ställt mot de positiva effekter som miljözonen medför för bland annat människors hälsa. Beslutet är därför proportionerligt och väl avvägt.

De klagandes invändningar om att beslutet innebär en inskränkning av det grundlagsskyddade egendomsskyddet eller att beslutet inte är förenligt med EU-rätten saknar grund och kan lämnas utan hänseende. Kommunen har även avvisat övriga av klagandena framförda invändningar.

Motivering till beslutet

Länsstyrelsen noterar inledningsvis att den överklagade föreskrifterna skulle träda i kraft den 31 december 2024. I delbeslut den 28 november 2024 beslutade dock Länsstyrelsen att det överklagade beslutet tills vidare inte skulle gälla (inhibition). Delbeslutet överklagades av Stockholms kommun till Transportstyrelsen som i beslut den 19 december 2024 (TSV 2024–13024) avslog kommunens överklagande.

En kommun får enligt 10 kap. 1 § andra stycket 3 och 3 § första stycket 1 a trafikförordningen (1998:1276) meddela lokala trafikföreskrifter om att ett särskilt miljökänsligt område inom tättbebyggt område ska vara miljözon.

Miljözon klass 3 innebär, enligt bestämmelserna i 4 kap. 22, 22 c och 22 d §§ trafikförordningen (1998:1276), att endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon får framföras, lätta som tunga

fordon med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro 6. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider framföras om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro 6.

Enligt Stockholm kommuns konsekvensanalys från 2023 var det 16 % av de personbilar som då trafikerade området som klarade kraven för miljözonklass 3. När det gäller lastbilar var det, enligt samma analys, 12 % av de tunga och 7 % av de lätta som klarade kraven.

Klagandena har omfattande invändningar mot utredningen i ärendet, bristerna medför enligt klagandena att det överklagande beslutet måste upphävas.

En myndighet ska enligt 23 § 1 st. förvaltningslag (2017:900) se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver.

Möjligheten att införa en miljözonklass 3 infördes i trafikförordningen efter att Transportstyrelsen hade utrett frågan och redovisat sin inställning till frågan. Transportstyrelsen anger på sin hemsida bl.a. att den kommun som överväger att införa en miljözon behöver göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som reglerna får. Myndigheten anger i detta sammanhang generella rekommendationer om frågeställningar som en kommun bör beakta. Frågor som bör beaktas är bl.a. hur stort problemet med luftkvalitet är inom området. Varför anser kommunen att området för miljözonen är särskilt miljökänsligt? Vilken och hur stor nytta ser kommunen med införandet av en miljözon? Hur många trafikanter och boende kommer att påverkas? Hur kommer näringslivet att påverkas? Vad har kommunen för alternativ till att införa miljözoner? Varför är alternativen otillräckliga?

Utöver nämnda rekommendationer, som bara avser beslut om miljözoner, har Transportstyrelsen i avgöranden om överklagade lokala trafikföreskrifter betonat vikten av att dessa utreds ordentligt. För statliga myndigheter gäller förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar, med omfattande utredningskrav för myndigheter som beslutar om föreskrifter. Även om denna förordning inte är formellt gällande för kommuner har Transportstyrelsen i flera avgöranden (exempelvis i TSV 2009:3739) menat att även kommuner bör utföra en nära nog lika omfattande utredning innan man beslutar om lokala trafikföreskrifter. Och detta har gällt beslut om lokala trafikföreskrifter med avsevärt färre och mindre långtgående effekter än ett beslut om miljözonklass 3, såsom beslut om föreskrifter om hastighetsbegränsning.

Länsstyrelsen har tagit del av kommunens utredning. Kommunen har i konsekvensanalys m.m. beskrivit skäl till varför aktuellt område enligt kommunens bedömning är särskilt miljökänsligt och varför beslutet enligt kommunen är proportionerligt m.m. Länsstyrelsen anser dock att utredningen i ärendet är bristfällig.

Som har anförts ovan har Transportstyrelsen generella rekommendationer till kommuner som avser att införa miljözoner om frågor som bör beaktas inför beslutet. Av kommunens konsekvensanalys och andra handlingar ingivna i ärendet framgår inte, enligt Länsstyrelsens bedömning, att dessa frågeställningar beaktats i tillräcklig omfattning. Länsstyrelsen konstaterar att valet av område inte har motiverats av någon utredning av miljöförhållandena som sådana inom aktuellt område eller andra områden. Av utredningen i ärendet framgår att ärendet om miljözonen initierades av kommunfullmäktige som gav förvaltningen i uppdrag att utse en miljözonklass 3 någonstans i Stockholms city. Det framgår inte av heller kommunens utredning och konsekvensanalys att alternativ beaktats i någon reell mening. Snarare ges ett intryck av att det redan innan utredningen tog sin början var bestämt att det var just en miljözonklass 3 som skulle införas i aktuellt område, vilket ligger i linje med trafikkontorets uppdrag.

Länsstyrelsen kan likaså konstatera när det gäller förväntade konsekvenser av beslutet för miljö och berörda inom området att utredningen är bristfällig. Exempel på detta är bl.a. konsekvenserna vad gäller fastighetsägares och verksamhetsutövares behov av transporter inom området. Länsstyrelsen kan konstatera att beskrivningarna av dessa konsekvenser från kommun och klagandena skiljer sig långt mer än vad som borde vara att förvänta. Det är enligt Länsstyrelsen klart att kommunens konsekvenskalkyl är bristfällig.

Kravet enligt 23 § 1 st. förvaltningslag att tillse att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver har Transportstyrelsen i avgöranden rörande lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsningar angett ska innebära att kommuner vidtar en utredning som väsentligen motsvarar vad som ankommer på statliga myndigheter enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Länsstyrelsen anser att konsekvenserna av införande av lokala trafikföreskrifter om miljözonklass 3 skiljer sig från andra typer av lokala trafikföreskrifter, konsekvenserna är betydligt mer omfattande av ett beslut om miljözon. Länsstyrelsen

anser att det i ärendet krävs en mer omfattande utredning än den som Stockholms kommun har utfört i detta ärende. En utredning med fokus på konsekvenser och alternativa lösningar, där, som ett minimum, Transportstyrelsens ovan nämnda rekommendationer bör följas.

Länsstyrelsen anser att de brister som finns i utredningen är sådana att beslutet måste upphävas. Avsaknaden av tillräcklig utredning är sådan att Länsstyrelsen inte kan pröva invändningarna om särskilt miljökänsligt område och beslutets proportionalitet. Vid detta förhållande prövar Länsstyrelsen inte heller klagandenas invändningar i övrigt.

Ni kan överklaga beslutet

Se information nedan hur du kan överklaga beslutet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av tf. chefsjurist Shiva Norvad med Åke Drevenius som föredragande. Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namn□□underskrift.

Du kan överklaga beslutet hos Transportstyrelsen

Om du inte är nöjd med Länsstyrelsens beslut, kan du skriftligen överklaga beslutet hos Transportstyrelsen.

Så här överklagar du beslutet

Länsstyrelsen måste pröva att överklagandet har kommit in i rätt tid, innan det skickas vidare tillsammans med handlingarna i ärendet. Därför ska du lämna eller skicka din skriftliga överklagan till Länsstyrelsen Stockholm antingen via e-post; stockholm@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen Stockholm, Box 22067, 104 22 Stockholm.

Tiden för överklagande

Ditt överklagande måste ha kommit in till Länsstyrelsen **inom tre veckor** från den dag du fick del av beslutet. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ditt överklagande kan du be att få ytterligare tid till att utveckla dina synpunkter och skälen till att du överklagar. Sedan är det Transportstyrelsen som beslutar om tiden kan förlängas.

Parter som företräder det allmänna ska ha kommit in med sitt överklagande **inom tre veckor** från den dag då beslutet meddelades.

Ditt överklagande ska innehålla

- Vilket beslut som du överklagar, beslutets datum och diarienummer.
- Hur du vill att beslutet ska ändras.
- Varför du anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om du har handlingar som du anser stödjer ditt överklagande bifogar du kopior på dessa. Kontakta Länsstyrelsen i förväg om du behöver bifoga filer som är större än 25 MB via e-post.

Ombud

Om du anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt dig ska ombudet uppge sitt namn, adress och telefonnummer. Ombudet bör också bifoga en fullmakt.

Behöver du veta mer?

Har du ytterligare frågor kan du kontakta Länsstyrelsen via e-post, stockholm@lansstyrelsen.se, eller via växeltelefonnummer 010-223 10 00. Ange diarienummer 55174-2024.