



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DELDOM**  
2018-09-24  
meddelad i  
Växjö

Mål nr M 1452-12

### SÖKANDE

Swedavia AB, Malmö Airport, 556797-0818  
Box 14  
230 32 Malmö-Sturup

Ombud: Bolagsjurist Tomas Fjordevik  
Bolagsjurist Åsa Borgardt  
c/o Swedavia AB  
Box 53  
190 45 Stockholm Arlanda

Ombud: Advokat Anders Linnerborg  
Setterwalls Advokatbyrå i Malmö AB  
Box 4501  
203 20 Malmö

### SAKEN

Ansökan om tillstånd enl 9 kap miljöbalken till verksamheten vid Malmö Airport; nu fråga om provotidsredovisning och slutliga villkor rörande utsläpp till dag- och spillvatten

Avrinningsområde: 90/91

N: 6156177 E: 396867 SWEREF99 TM

Verksamhetskod MPF: 63.30 A

### DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen avslutar provotiden i den del som gäller ytterligare provpunkter uppströms Fjällfotasjön, avstängningsmöjligheter i dagvattendiken samt utsläppen av kadmium och arsenik till dagvattnet.
2. Mark- och miljödomstolen föreskriver följande ytterligare slutliga villkor för tillståndet i deldom i mål M 1452-12 meddelat den 28 juni 2013.
17. Svedavia ska i samråd med tillsynsmyndigheten upprätta och följa skriftliga rutiner för avstängning av dagvattenflöden vid de platser i dagvatten-

Dok.Id 448323

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-253 46	måndag – fredag 08:00–16:00

systemet där det föreligger icke obetydliga risker för att incidenter med utsläpp till dagvatten kan ske.

18. Återvinning av glykol ska vara infört senast den 1 januari 2020.
  3. Mark- och miljödomstolen förlänger prövotiden avseende frågan om slutliga villkor för utsläppen av kadmium till spillvattennätet. Under prövotiden ska Svedavia utöver att genomföra det redovisade åtgärdsprogrammet utreda såväl tekniska som ekonomiska möjligheter inklusive intern rening av kadmium, att ytterligare begränsa utsläppet. Målsättningen med utredningen ska vara att nå 0,1 µg/l som årsmedelvärde och en total mängd om maximalt 10 gram för utsläppet av kadmium till spillvattennätet. Arbetet ska redovisas löpande en gång i halvåret till tillsynsmyndigheten och Svedala kommun. Utredningen med förslag till slutliga villkor med begränsningsvärden för utsläppet av kadmium till spillvattennätet ska ges in till mark- och miljödomstolen senast den 1 juli 2020.
-

**BAKGRUND OCH TIDIGARE BESLUT**

Mark- och miljödomstolen meddelade i dedom den 28 juni 2013 i mål M 1452-12 tillstånd till verksamhet vid Malmö Airport, Sturups flygplats. I deldomen meddelade domstolen med tillämpning av 22 kap. 27 § ett prøvotidsförordnande (U1) då ytterligare utredning avseende bl.a. utsläpp av förorenande ämnen från ban- och flygplansavisning behövde genomföras för att slutliga villkor ska kunna bestämmas. Provisoriska föreskrifter (P 1) gäller under prøvotiden. I deldomen anges att prøvotidsutredningen, med förslag på slutliga villkor, ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast fyra år efter lagakraftvunnen dom. Deldomen vann laga kraft den 14 november 2013 varför redovisning skulle ske senast 14 november 2017.

Mark- och miljödomstolen har därefter genom dedom den 2 november 2017 i mål M 1452-12 ändrat prøvotidsförordnandet beträffande förlängd utredningstid för delar av U1 så att det numer har följande lydelse.

*Swedavia ska undersöka möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplanavisning före utsläpp till Häckebergasjön, Björkesåkraån och Björkesåkrasjön samt lämna förslag på de eventuella kompletterande reningsåtgärder som kan vara påkallade avseende Swedavias utsläpp av förorenande ämnen med dagvatten. Swedavia ska även utreda orsaken till förhöjda kadmium- och arsenikhalter i dag- och spillvatten och föreslå möjliga skyddsåtgärder. Swedavia ska utreda och anordna lämpliga avstängningsmöjligheter vid utsläppspunkterna för dagvatten. Swedavia ska undersöka möjligheten att etablera ytterligare en provtagningspunkt innan Fjällfotasjön. Utredningen ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Utredningen med förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen inom fyra år från lagakraftvunnen dom.*

*Swedavia ska vidare redovisa möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavisning till Fjällfotasjön samt lämna förslag på de eventuella kompletterande reningsåtgärder som kan vara påkallade avseende Swedavias utsläpp av förorenande ämnen med dagvatten till Fjällfotasjön. Resultatet av de resterande utredningarna i U1 jämte beskrivning av föreslagna*

*eller vidtagna åtgärder samt förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast den 1 juli 2020.*

## **PRÖVOTIDSREDOVISNINGEN**

### **Sammanfattning och förslag till villkor**

Swedavia anser att provotidsredovisningen med förslag på kompletterande villkor avseende kadmium i spillvatten samt avstängningsmöjligheter för dagvatten till fullo uppfyller kraven på utredning och redovisning som anges i provotidsförordnandet.

Swedavia föreslår följande kompletterande villkor.

#### *Utsläpp av kadmium*

Arbetet med att minska utsläppen av kadmium till spillvatten från verksamheten ska bedrivas med hjälp av ett åtgärdsprogram. Arbetet ska redovisas i den årliga miljörapporten.

Halten kadmium i anslutningspunkten till Svedala kommuns ledningsnät (pumpstation P5 enligt ansökan) ska kontrolleras genom minst ett flödesproportionellt dygnsprov per månad.

#### *Avstängningsmöjligheter för dagvatten*

Swedavia ska i samråd med tillsynsmyndigheten upprätta och följa skriftliga rutiner för avstängning av dagvattenflöden vid de platser i dagvattenssystemet där Swedavia har identifierat icke obetydliga risker för att incidenter med utsläpp till dagvatten kan ske.

### **Prövotidsutredningarna**

#### *Åtgärder för att minska utsläpp av förorenande ämnen från ban- och flygplansavisning*

Malmö Airport har sedan ett par år tillbaka låtit införa ett nytt system för flygplansavisning, som med betydligt större precision än tidigare doserar avisningsmedel i förhållande till rådande väderlek. Detta bedöms leda till en lägre förbrukning av glykol på sikt, vilket medför att en mindre mängd glykol hamnar i dagvattnet. Det är inte osannolikt att en minskad glykolanvändning även skulle kunna minska förekomsten av kadmium och arsenik i dagvatten från flygplansplattorna, då förekomsten av framför allt kadmium, men i viss mån även arsenik, kan kopplas till avisningsprocessen. Denna slutsats kan dras utifrån de relativt höga halter av kadmium och arsenik (mer än 15 ug/l respektive ca 10 ug/l) som förekommer i flygplatsens glykoldamm, där uppsamlat glykolspill lagras före avledning till spillvattensyste-

met. Någon utvärdering av det preciserade avisningssystemet har inte kunnat göras, då det endast använts under ett par års tid, då vintervädret varit tämligen mildt. Väderleken spelar en betydligt större roll för glykolanvändningen än vilket avisningssystem som används.

Som medel för banavisning har Malmö Airport tidigare använt kaliumacetat. Från och med vintersäsongen 2016/2017 har detta bytts ut mot kaliumformiat. Kaliumformiat medför betydligt lägre syreförbrukning än kaliumacetat vid nedbrytning.

Swedavia planerar att inom de närmaste åren börja upparbeta och återanvända uppsamlad propylenglykol. Uppsamlad glykol kommer därmed i framtiden att skickas till en upparbetningsanläggning istället för att avbördas till det kommunala spillvattennätet.

En anläggning för sådan upparbetning planeras vid Landvetters flygplats. Utöver hållbarhetsaspekten i återvinning av glykol, innebär återvinningen en viss minskning av tillförseln av Cd och As till spillvattennätet. Halterna av både Cd och As i den nuvarande glykoldammen är relativt höga.

Åtgärden är förknippad med både kostnader och besparingsmöjligheter. Kostnaderna genereras framför allt av borttransport av uppsamlad glykol och av kostnad för själva upparbetningen. Å andra sidan innebär återanvändningen av upparbetad glykol en besparingsmöjlighet.

#### *Kadmium och arsenik i dag- och spillvatten*

Prövotidsförordnandet har särskilt pekat ut parametrarna Cd och As i såväl dag- som spillvatten. Med anledning därav har en särskild utredning avseende Cd och As genomförts. Den huvudsakliga källan till förekomst av Cd i både dag- och spillvatten bedöms utgöras av kadmierade flygplansdelar. Härav följer att uppströmsåtgärder i form av optimal uppsamling av använt avisningsmedel och rutiner för att stoppa spridning via händer och kläder som kommit i kontakt med kadmierade flygplansdelar bedöms utgöra de mest effektiva åtgärderna för att minimera spridning av Cd till dag- och spillvatten. Källan/källor till As i dagvattnet är svår/a att identifiera. Enligt redovisningen syns dock ingen signifikant skillnad i halter av As i flygplatsens dagvatten jämfört med förekommande bakgrundshalter i av flygplatsen opåverkade omgivningar. Halterna är så pass begränsade att det inte kan anses vara miljömässigt motiverat att installera särskild reningsteknik med avseende på As i dagvattnet eller att ytterligare fördjupa undersökningen av tänkbara källor.

Källan till As i spillvattnet är sannolikt mer än en. Flera källor samverkar sannolikt till de halter som uppmätts i samlingspunkter för flygplatsens spillvatten, exempelvis golvscurvatten från vissa områden och innehållet i glykoldammen. Det kan även

konstateras att As-halterna i det samlade, utgående spillvattnet från flygplatsen (i provtagningspunkten P5) är måttliga, normalt sett med värden på enstaka ug/l. Detta ska jämföras med Livsmedelsverkets gränsvärde för otjänlighet hos dricksvatten, som är 10 ug/l (LIVSFS 2017:2). Med tanke på att As-halterna i P5 under de senaste årens mätningar varit lägre eller mycket lägre än gränsen för otjänlighet, bedöms det inte vara miljömässigt motiverat att installera särskild reningsteknik med avseende på As i spillvattnet eller att ytterligare fördjupa undersökningen av tänkbara källor.

Uppskattningsvis bedöms åtgärden beskriven ovan om preciserat avisningssystem ge viss effekt på Cd- och As-halter i dagvattnet från flygplansplattformarna, i synnerhet under kalla vintrar då behovet av avisning är omfattande.

Swedavia avser att fortlöpande arbeta för att minska förekomsten av kadmium i spillvatten med hjälp av ett åtgärdsprogram, i likhet med det arbete som bedrivs på Arlanda Airport. Ett förslag till åtgärdsprogram finns framtaget.

Åtgärdsprogrammet fokuserar på uppströmsåtgärder som syftar till att minimera den mängd kadmium som når spillvattnet, exempelvis genom införande av rutiner för handtvätt samt en ändrad hantering av skurmaskinsvatten från områden som konstaterats ge upphov till högt föroreningsinnehåll i skurvattnet.

Genomförandet av ett åtgärdsprogram mot Cd bedöms ge märkbara positiva effekter på Cd-halter i utgående spillvatten. Erfarenheterna av att arbeta enligt ett sådant program på exempelvis Arlanda Airport är goda och åtgärdsprogrammet har haft en betydande inverkan på förekommande Cd-halter i spillvattnet.

Kostnaden för att genomföra ett åtgärdsprogram styrs helt och hållet av de olika åtgärdernas omfattning och inriktning. Åtgärderna i programmet kan komma att förändras övertid och någon exakt kostnadsuppskattning kan i dagsläget inte göras.

Halterna av både Cd och As i den nuvarande glykoldammen är relativt höga. Att återvinna glykolen istället för att överföra den till kommunens spillvattennät som beskrivits ovan innebär en viss minskning av tillförseln av Cd och As till spillvattennätet.

#### *Avstängning vid utsläppspunkter för dagvatten*

Enligt provotidsförordnandet ska Swedavia utreda och anordna lämpliga avstängningsmöjligheter vid utsläppspunkterna för dagvatten. Utsläppspunkterna motsvarar provtagningspunkterna V1, V3, V4 och V9.

I punkten V1 finns sedan tidigare manuell avstängningsmöjlighet. V1 är försedd med en oljefälla. Genom att täppa till utloppet i oljefällan, kan dagvattenflödet enkelt hejdas. Behovet av avstängningsmöjlighet bedöms därför vara tillgodosett i punkten V1.

För utsläpp via punkterna V3, V4 och V9 har Swedavia låtit utreda två olika alternativa avstängningsanordningar; fast avstängning samt avstängning med hjälp av schaktmassor.

Till V3, V4 och V9 avleds vatten via ett antal diken. Vid ett eventuellt utsläpp som sprids till dagvattensystemet, eftersträvas att begränsa utsläppets spridning i möjligaste mån. Avstängning behöver därför kunna anordnas inte bara vid utsläppspunkterna V3, V4 och V9 utan även i strategiska diken före utsläppspunkterna. Totalt sett rör det sig om sju insatspunkter. Dikesbredden vid markytan varierar mellan ca 2 och 5 m. Vissa diken är försedda med rörledning, andra inte.

#### Fast avstängning

Fast avstängning utformas lämpligen i form av ett betongstöd med ställucka. Som nämnts ovan, varierar de diken där avstängningsmöjlighet kan vara aktuellt i dimension och utformning. Kostnad för att installera fast avstängning har därför utretts för tre olika typfall.

**Tabell 7-1** Ungefärlig kostnad för fast avstängning

Dike	Dikesbredd (m)	Kostnad (kr)
B	2 m	145 000
C	5 m	1 050 000
D	5 m	1 050 000
E	3 m	615 000
F	3 m	615 000
G	2 m	145 000
H	2 m	145 000
<b>Summa:</b>		<b>3 765 000</b>

Om samtliga insatspunkter skulle förses med fast avstängning bedöms anläggningskostnaden uppgå till ca 3,8 miljoner kr. Därtill kommer löpande kostnader för underhållsbehov.

*Avstängning med hjälp av schaktmassor*

Inom flygplatsen finns minst en hjullastare och lastbil tillgänglig dygnet runt, som vid behov snabbt kan vara på plats och stänga av dagvattenflödet i ett dike med hjälp av massor som tas från närområdet. I praktiken innebär detta att vid ett eventuellt utsläpp grävs jordmassor från omgivande mark upp och placeras som en avskärmning i det aktuella diket. Åtgärden innebär endast en tillfällig omlokalisering av befintliga jordmassor inom flygplatsområdet och utgör en akut avhjälpandeåtgärd vid ett utsläpp. Lämpliga massor för ändamålet bedöms finnas tillgängliga inom de delar av flygplatsen som inte överlagras av hårdgjord yta. I ett andra steg behöver utsläppet avlägsnas. Detta sker typiskt sett genom uppsugning med räddningstjänstens fordon. Uppsugning kan ske snabbt, då inställetiden för räddningstjänsten endast uppgår till några minuter. Härutöver finns möjligheten att ombesörja uppsugning med hjälp av flygplatsens egna bilar, som i normala fall ombesörjer glykoluppsugning vid avisning. Avstängning med hjälp av schaktmassor bedöms utgöra ett fullgott alternativ för att stoppa spridning av ett utsläpp. Alternativet genererar inga direkta kostnader förrän en eventuell incident inträffar.

Utvärdering av alternativ

Båda alternativen bedöms utgöra fullgoda avstängningsanordningar. De aktuella insatsområdena B-H i figur 7-1 är belägna i områden med relativt täta eller täta jordarter i form av sandig morän samt i något fall glacial finlera, som överlagras av viss mängd fyllnadsmassor<sup>3</sup>. Risken för att förorenat vatten skulle spridas utanför dikena i samband med avstängning bedöms vara låg, så länge utsläppet tas om hand innan den tillgängliga fördröjningskapaciteten i respektive dikessystem är fullt utnyttjad. Fördelen med alternativet schaktmassor är att denna inte kräver några underhållsåtgärder för att fungera och genererar därmed ojämeförlligt lägsta kostnader. Fördelen med fast avstängning är att sådana anordningar tillåter en något snabbare avstängning än avstängning med hjälp av schaktmassor.

Vid en sammanvägd bedömning förefaller fördelen med fast avstängning inte överväga nackdelarna i form av större kostnader. Swedavia har därför avskrivit alternativet fast avstängning. Swedavia har i gällande miljöberedningsplan för flygplatsen år 2017 definierat i vilka diken schaktmassor ska placeras vid identifierade möjliga olycksscenarioer som beskrivs i planen.

*Ny provtagningspunkt före Fjällfotasjön*

Enligt provotidsförordnandet ska Swedavia undersöka möjligheten att etablera ytterligare en provtagningspunkt (utöver provtagningspunkten V1) innan Fjällfotasjön. Området närmast recipienten Fjällfotasjön är sankt, med flera olika tillflöden som är svåra att härleda. Swedavia har identifierat en möjlig provtagningspunkt i ett öppet dike beläget mellan V1 och recipienten något närmare flygplatsen. Provtag-



ningspunkten är i bruk sedan år 2014 och benämns "Inlopp Fjällfotasjön" i flygplatsens kontrollprogram.

#### *Samlad bedömning*

Av ovanstående redovisning framgår att delar av flygplatsens dagvatten (den del som avleds mot Fjällfotasjön) alltjämt behöver genomgå ytterligare rening med avseende på syreförbrukande ämnen. Reningen av detta dagvatten omfattas av den förlängda prøvotiden. I övrigt är flygplatsens dagvattenutsläpp av sådan beskaffenhet att det inte kan anses motiverat att införa ytterligare rening för att sänka förekommande halter av föroreningar.

Swedavias genomförda och planerade uppströmsåtgärder avseende hanteringen av ban- och flygplansavvisning bedöms kunna ha en positiv effekt på föroreningshalter i det dagvatten som avleds mot Fjällfotasjön.

Swedavias åtgärdsprogram mot Cd i spillvattnet håller på att genomföras och bedöms på sikt kunna ge signifikant minskning av förekomsten av Cd i spillvattnet. Det kan dock inte bedömas exakt vilka Cd-halter som kommer att förekomma i framtiden. Ett motsvarande åtgärdsprogram finns och följs vid Arlanda Airport och har där visat sig ge god effekt på Cd-halter i utgående spillvatten från flygplatsen.

Spillvattnets innehåll av Cd respektive As är så pass begränsat att det inte bedöms vara miljömässigt motiverat att utföra andra åtgärder än de som redovisats i denna rapport. Förekommande halter är inte av sådan magnitud att det kan anses rimligt och behövligt att ställa krav på rening av utgående spillvatten från flygplatsen.

För såväl dagvatten som spillvatten bedöms det, mot bakgrund av att förekommande halter av Cd och As är högst begränsade, inte finnas anledning att reglera haltgränser för Cd och As i ett villkor. Avseende Cd i spillvatten föreslås däremot ett villkor avseende ett åtgärdsprogram samt löpande kontroll av Cd-halter, vilket får anses utgöra tillräcklig reglering.

Resultatet av utförd prøvotidsutredning tillsammans med effekter av genomförda och föreslagna åtgärder för att minska föroreningsbelastningen från dag- och spillvatten, visar att flygplatsens utsläpp av dag- och spillvatten blir acceptabla ur miljösynpunkt.

#### **INKOMNA YTTRANDEN**

Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Staffanstorps kommun har avstått från att yttra sig i målet.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att redovisningen inte är komplett och anför bl.a. följande. Utsläppt mängd föroreningar från ban- och flygplansavisning och de minskningar som erhålls genom åtgärder behöver följas upp för att skapa förutsättningar för att koppla utsläpp till status i recipient och eventuella behov av åtgärder. Sammanställning av använda och utsläppta mängder saknas i underlaget. En uppskattning av effekter av genomförda och tänkbara åtgärder samt en plan för framtida uppföljning av dessa åtgärder behöver också redovisas. Länsstyrelsen anser att den så kallade ringkanalsens funktion bör redovisas tydligare. Hur är det tänkt att ringkanalens renande effekt ska fungera vid låga temperaturer? När kommer full drift vara igång och hur stor rening kan det vara rimligt att ringkanalen bidrar med? Länsstyrelsen anser att utsläpp av föroreningar från ban- och flygplansavisning bör regleras i villkor.

Länsstyrelsen saknar underlaget som ligger bakom nedanstående resonemang både avseende flödenas omfattning och föroreningsinnehåll:

*Swedavia framför att det huvudsakliga utsläppet av dagvatten görs via punkten VI, västerut mot Fjällfotasjön. Övriga dagvattenflöden är små i jämförelse och vid en sammanvägd bedömning av övriga dagvattenflödens begränsade omfattning och föroreningsinnehåll dras slutsatsen att det inte kan anses vara motiverat att införa särskild rening av de dagvattnen.*

Avseende orsaker till förhöjda halter av arsenik och kadmium i dag- och spillvatten konstaterar länsstyrelsen att föreslagna åtgärder är mycket vaga, dess effekter är svåruppskattade och att föreslå att skyddsåtgärd ska vara att ta fram ett åtgärdsprogram är långt ifrån tillräckligt. Samtidigt är det förståeligt att det är svårt att föreslå åtgärder när Swedavia inte riktigt har funnit källorna till utsläppen.

En möjlig källa till föroreningarna kan vara beläggningar från gamla utsläpp i avloppsrören som nu läcker och förorenar vattnet.

Swedavia skulle under prövotiden även ha utrett och anordnat lämpliga avstängningsmöjligheter vid utsläpppunkterna för dagvatten. Swedavia har tittat på möjligheterna att bygga fasta avstängningsanordningar och avstängning med schaktmassor och kommit fram till att det blir orimligt dyrt att bygga fasta avstängningar. Bolaget förordar istället avstängning med hjälp av massor från när området, som vid behov ska stänga diken. Länsstyrelsen ställer sig emellertid frågande till hur avstängning med schaktmassor ska fungera i praktiken. Det framgår till exempel inte hur det kommer att säkerställas att det alltid vid ett utsläpp kommer att finnas tillgänglig personal som har möjlighet att prioritera avstängning av utsläpp till dagvatten. Hur kommer behov av tillgängliga schaktmassor att hanteras. Hur kommer tillgängligheten av schaktmassor och avstängningen fungera då det är snö och/eller tjäle.

Länsstyrelsen anser att redovisningen inte fullt ut svarar på de frågor som skulle utretts under prövotiden. Till följd av detta bör villkor föreskrivas som säkerställer att bolaget framöver aktivt arbetar för att minimera aktuella utsläpp, använder sig av för klimat och lokalisering bästa möjliga teknik. Planering av åtgärder och uppföljning av utsläpp och status i recipient kan med fördel utföras i samarbete med tillsynsmyndigheten.

Tekniska nämnden i Svedala kommun godkänner i beslut bolagets förslag till villkor men har samtidigt godkänt ett remissyttrande enligt nedan. Bygg- och miljö-nämnden i Svedala kommun har beslutat att yttra sig i enlighet med en tjänsteskrivelse som är identisk med Tekniska nämndens yttrande. Kommunstyrelsen i Svedala kommun har inget att tillägga utöver nämndernas svar.

Sammanfattningsvis anser Svedala kommun att föreslagna villkor är för vagt formulerade och behöver en skarpare skrivning för att garantera en minskning av bl.a. kadmium men även andra miljöstörande ämnen. Det är även viktigt att minskningen åstadkoms inom rimlig tid. Svedala kommun sammanfattar här de krav som anses vara rimliga.

*Villkor:*

- *Kadmiumhalten i spillvattnet får ej överskrida 0,1 µg/l som årsmedelvärde. Mängden får ej överskrida 7,5 g per år. Villkoret skall gälla från år 2020.*
- *Uppströmsarbetet för spill- och dagvatten ska ske kontinuerligt för att minska utsläppsmängderna av miljöstörande ämnen. Ett aktuellt åtgärdsprogram för att minska utsläppen samt rena potentiella föroreningar skall följas. Åtgärdsprogrammet samt utförda åtgärder skall redovisas årligen i miljörapporten. I samband med uppströmsarbetet skall någon form av VA-avtal upprättas mellan Swedavia och verksamhetsutövare som släpper sitt dag- och spillvatten via Swedavias utsläppspunkter. Detta för att säkerställa att samtliga verksamheter arbetar med uppströmsarbetet.*
- *Skurvatten som inte följer ABVA skall utan fördröjning omhändertas separat och ej tillföras spillvattnet.*

Utredningar visar på höga nivåer av kadmium och arsenik i utgående spillvatten från flygplatsområdet. Kadmiumnivåerna ligger över de gränsvärden som kommunens VA-enhet sedan tidigare ställer på ingående spillvatten till reningsverket. Kadmium uppges härstamma från bultar och andra komponenter som kadmieras för att motverka galvaniska strömmar på flygplanen. Vid avisning av flygplanen följer kadmium med i spolvattnet. På flygplatsens hangarer och verkstäder hamnar kadmium i tvättvatten från golvmaskiner och tvättmaskiner. Tvättvattnet leds i nuläget till Svedala reningsverk där kadmium till största delen fastläggs i slammet. Det

höga innehållet av kadmium från flygplatsens spillvatten bidrar till en spridning av kadmium i miljön.

Kadmiumutsläppen från Swedavia till det kommunala spillvattnet utgör en stor andel av den totala mängden. Mängden kadmium från Swedavia till reningsverket är ca 75 g/år, vilket är beräknat på ett medelvärde åren 2014-2017 utifrån tidigare månadsrapporter från Swedavia till kommunen. Halten kadmium ligger på ca 0,7-1,9 µg/l vilket presenteras i provotidsredovisningen. Vid en jämförelse med kadmiuminnehållet i det kommunala slammet utgör mängden från Swedavia ca 20-25%. Slammet från Svedala avloppsreningsverk avsätts på jordbruksmark. Då kadmiumhalten inte ska ackumuleras i slammet eller spridas till miljön är det viktigt att Swedavia utför kraftfulla åtgärder.

I avtalet mellan Käppalaförbundet/Sigtuna kommun och Swedavia finns angivet tydliga gränser för halter och mängder som får släppas ut på spillvattenledningarna från Arlanda flygplats. Utsläppskraven i spillvattnet från Arlanda flygplats efter år 2020 får inte överstiga årsmedelvärdet 0,1 µg/l och mängden 75 gram.

Halten 0,1 µg/l som årsmedelvärde är ett rimligt krav även för Sturups flygplats. Mängden måste dock vara betydligt lägre då Swedavias verksamheten är mindre i Sturup och utsläppet till Svedala reningsverk utgör en stor andel. Vid dagens flöde skulle mängden bli ca 5 g/år. För att det skall finnas marginal för Swedavia så är mängden 7,5 g/år rimlig.

I gällande ABVA för Svedala kommun står det att kadmium inte får förekomma från industrier och andra verksamheter. Det förekommer dock alltid en mindre andel i hushållsavloppsvatten, vilket möjliggör att 0,1 µg/l är ett rimligt krav. Till Käppala reningsverk är inkommande Cd-halter ca 0,1 µg/l. Motsvarande analyser för Svedala reningsverk saknas i dagsläget.

Om det i kommande tillstånd inte ställs krav på utsläppshalter respektive mängder krävs villkorade åtgärder om att koppla bort glykolen från spillvattnet alternativt rena det från metaller. Dessa åtgärder bör vara utförda till år 2020.

Skurvattnet som i dagsläget avleds till spillvattnet bidrar med ca 10 m<sup>3</sup> per månad. Endast en mindre andel av Cd-utsläppen kommer härifrån, men en desto större andel av andra metaller så som krom, bly och zink. Kommunen anser att skurvatten som inte följer ABVA omgående skall omhändertas separat och ej tillföras spillvattnet. Om spillvatten från några övriga skurmaskiner kvarstår skall dessa följas upp med ytterligare prover och analyseras för att säkerställa egenkontrollen.

Uppströmsarbetet för spill- och dagvatten är av stor vikt och behöver ske fortlöpande för hela flygplatsområdet. För att Swedavia skall få kontroll på övriga verksamheter inom området bör tydlig kartläggning ske av spill- och dagvattenutsläpp och VA-system inom området. Någon form av VA-avtal bör skrivas mellan Swedavia och verksamhetsutövare som släpper sitt dag- och spillvatten via Swedavias utsläppspunkter.

Svedala kommun anser att Swedavia skall få ett villkor där kontinuerligt arbete sker med att minska miljöstörande ämnen till dagvatten och spillvatten. Ett aktuellt åtgärdsprogram för att minska utsläppen samt rena potentiella föroreningar skall följas. Av villkoren bör framgå att vattenkvaliteten vid utsläppspunkter för dagvatten minst ska motsvara den nivå som gäller för god ytvattenstatus.

Mätning av mikroplaster i spill- och dagvatten bör också ingå i ett kontrollprogram. Enligt IVL Svenska miljöinstitutet är trafiken den största källan till mikroplaster, och det är därmed sannolikt att dagvattnet från flygplatsen innehåller relativt höga halter.

Vi ser i ett större perspektiv även behovet av en studie över huruvida det är möjligt att ersätta kadmiering av flygplansdelar med annan, likvärdig, men mindre miljöfarlig ytbehandling. Om ersättning visar sig vara möjlig så kan Cd-exponeringen minska även på samtliga anslutna flygplatser.

Avseende Swedavias förslag om avstängningspunkter för dagvatten så har kommunen inga synpunkter.

Miljönämnden i Lunds kommun anser att de delar av prøvotidsredovisningen som berör Lunds kommun är tillräckliga och kan godtas. Föreslagna villkor och det vidare arbetet med frågeställningarna anser också miljönämnden är väl avvägda.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd anför bl.a. följande.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd anser att permanenta avstängningar fungerar bra oberoende av väderlek och avstängningen kan ske snabbare än om man ska gräva. Därför förordas att man åtminstone i de mest känsliga punkterna gör permanenta avstängningar.

I utredningen framförs att kadmium och arsenik föroreningarna är så begränsade att man inte avser arbeta vidare med dessa. Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd anser att även om det är fråga om låga halter behöver de fasas ut så att de inte når recipienterna och anlagras där. Inget försvinner utan allt finns kvar i kretsloppet.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd anser att man måste arbeta för att finna källorna och minska föroreningshalterna både för kadmium och arsenik men även för övriga metallhalter som ligger högt i förhållande till de rekommendationer som finns i ABVAs tilläggsbestämmelser.

Det är också viktigt att tillsynsmyndigheten fortsätter att begära in redovisning av provtagningar, ställa krav på nolltolerans av farliga och prioriterade ämnen så dessa kan fasas ut samt att ställa krav på åtgärder så att inte föroreningarna når våra recipienter och grundvatten. Det är mycket viktigt att Swedavia tar sitt miljöansvar som verksamhetsutövare och arbetar för att minimera sin påverkan på miljön och recipienterna.

## SÖKANDENS BEMÖTANDE

### *Prövotidsförordnandets omfattning*

Av provotidsförordnandet framgår att den nu aktuella prövningen bl.a. avser möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavisning före utsläpp till Häckebergssjön, Björkesåkraån och Björkesåkrasjön. Det är dock endast avrinningen från banavisning som sker till Häckebergssjön, Björkesåkraån och Björkesåkrasjön via utsläppspunkterna V3, V4 och V9. Den nu aktuella prövningen ska därmed rätteligen endast omfatta utsläpp från banavisning. Flygplansavisning sker endast inom terminalområdet och avrinningen därifrån sker till Fjällfotasjön via den nyanlagda ringkanalen och utsläppspunkten V1. Genom deldom den 2 november 2017 i nu aktuellt mål förlängdes provotiden avseende möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavisningen före utsläpp till Fjällfotasjön. Några utsläpp från banavisning sker dock inte via utsläppspunkten V1. Den förlängda provotiden ska därmed rätteligen endast omfatta utsläpp från flygplansavisning.

### *Utsläpp av förorenande ämnen från banavisning*

Sedan vintersäsongen 2016/2017 används formiat istället för acetat för banavisning. Formiat bedöms medföra en något lägre syreförbrukning än acetat vid nedbrytning. Förbrukad mängd formiat under år 2017 uppgår till 93,5 m<sup>3</sup> flytande formiat och 11,5 ton granulat.

Föroreningsinnehållet (metaller och syreförbrukande ämnen) i de utsläpp från banavisning som omfattas av den nu aktuella prövningen har redovisats i provotidsutredningen. Vad gäller flödenas omfattning framgår av bilaga 1 från vilka områden avrinning till utsläppspunkterna V3, V4 och V9 sker. Dessa områden omfattar både hårdgjorda ytor (taxi- och rullbanor) och en stor andel omgivande gräsytor, se bilaga 3 till provotidsutredningen. Avrinning från de hårdgjorda ytorna sker i första hand till de omgivande gräsyterna, vilket innebär att endast begränsade dagvatten-

mängder via dräneringsledningar och diken når de aktuella utsläppspunkterna. Mot denna bakgrund vidhåller Swedavia att det inte kan anses miljömässigt motiverat med särskild rening av dagvatten i utsläppspunkterna V3, V4 och V9.

#### *Kadmium och arsenik i dag- och spillvatten*

Sammantaget vidhåller Swedavia de förslag till villkor som framgår av provotidsutredningen.

#### Åtgärdsprogram mot kadmium

Swedavia har gjort bedömningen att den huvudsakliga källan till kadmium i både dag- och spillvatten utgörs av kadmierade flygplansdelar. För att minska utsläppen av kadmium pågår arbete enligt det åtgärdsprogram som Swedavia har låtit ta fram, och som bifogats provotidsutredningen (i bilaga 1.2.3).

Sedan provotidsutredningen lämnades in har separat omhändertagande av skurvatten från Swedavias fordonsverkstad påbörjats. Planering och förberedelser för omhändertagande av skurvatten från terminalbyggnaden pågår och ett möte är även inbokat med externa verksamheter med verkstadsytor. Krav på separat omhändertagande kommer även i framtiden att ställas i avtal med externa verksamheter. Även arbetet med att införa rutiner för handtvätt och tömning av vattenlås pågår. Målsättningen att både separat omhändertagande av skurvatten och införande av rutiner för handtvätt och tömning av vattenlås ska vara genomfört till den 1 juni 2018 kvarstår.

#### Återvinning av glykol

Ett planeringsmöte mellan Swedavia och den avtalade leverantören för återvinning av glykol, Vilokan Sweden AB (Vilokan), har ägt rum den 13 mars 2018. Vilokans återvinningsanläggning på Stockholm Arlanda Airport beräknas kunna tas i bruk i september 2018, vilket skulle innebära att återvinning av glykol kan ske från och med nästa vintersäsong, 2018/19. Så snart en anläggning på Göteborg Landvetter Airport är i drift är avsikten att återvinning istället ska ske vid denna anläggning. Genom återvinning av glykolen kommer spillvattennätet inte längre att belastas med kadmium och arsenik från glykoldammen.

#### Arsenik

Under utredningar inför sanering av Malmö Airports brandövningsplats har påträffats höga halter av arsenik i grundvatten söder om brandövningsplatsen, vilket skulle kunna påverka halten arsenik i utsläppspunkten V4, Saneringen hanteras inom ramen för ett pågående tillsynsärende men kan förväntas ha en positiv effekt på utsläppen i V4.

*Avstängningsmöjligheter vid utsläppspunkterna för dagvatten*

Swedavia vidhåller att fasta avstängningspunkter i utsläppspunktema V3, V4 och V9 och i strategiska diken före utsläppspunkterna inte kan anses miljömässigt motiverade.

Den största risken för de ovan nämnda utsläppspunktema utgörs av ett flygplans haveri. Inom de hårdgjorda ytor från vilka avrinning sker (taxi- och rullbanor) finns inga dagvattenbrunnar utan avrinningen sker mot omgivande gräsytor som innebär en fördröjning innan ett utsläpp via dräneringsledningar och diken når utsläppspunkterna. Avstängning av utsläppspunktema är därmed ingen akut åtgärd och möjligheten till avstängning med schaktmassor bedöms därför vara tillräckligt.

Sannolikheten för en tankbilsincident bedöms vara större än risken för ett flygplanshaveri. En sådan incident skulle innebära risk för ett utsläpp till omgivande vattendrag från utsläppspunkten V1. Som framgår av prøvotidsredovisningen är det inte aktuellt att använda schaktmassor för avstängning av V1. Utloppet är idag försedd med en oljeskärm som fungerar som en oljefälla, dvs. oljan stoppas men vattnet kan rinna förbi. Det finns även fasta nödavstängningar för två brunnar i anslutning till ringkanalen. En uppblåsbar rörpropp kommer även att köpas in för avstängning av V1.

I anslutning till samtliga utsläppspunkter samt i anslutning till ringkanalen finns tillgång till länsar.

Rutiner för avstängning ska enligt Swedavias förslag till slutliga villkor upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten. Sådana rutiner ska ingå i Malmö Airports miljöberedskapsplan och omfatta bl.a. hantering av bemanning och tillgång till erforderliga massor.

Beträffande Länsstyrelsens yttrande anføres bl. a. följande. Redovisning av användningen av glykol förflygplansavisning samt ringkanalen och dess utformning och funktion omfattas av den förlängda prøvotiden. Reglering av utsläpp av föroreningar från flygplansavisning är inte aktuellt i denna prövning.

Beträffande Svedala kommuns yttrande anføres bl.a. följande. För år 2017 uppgår kadmiumhalten i spillvattnet till 1,1 µg/l som årsmedelvärde och totalmängden kadmium till 60 g.

Mot bakgrund av att ett tillståndsvillkor är direkt straffsanktionerat saknas det möjlighet för domstolen att bestämma ett begränsningsvärde som redan idag överskrids. För uppföljning av arbetet med åtgärdsprogrammet mot kadmium och vidtagna åtgärder



gärder har Swedavia dock föreslagit att kadmium ska kontrolleras genom minst ett flödesproportionellt dygnsprov per månad.

För befintliga verksamheter saknar Swedavia rättslig och faktisk möjlighet att kunna tvinga fram någon form av VA-avtal enligt kommunens villkorsförslag och separat omhändertagande av skurvatten. Uppströmsarbete pågår dock i enlighet med vad som har redovisats ovan. I framtiden kommer relevanta krav att ställas i avtal med externa verksamheter.

Som framgår ovan gör Swedavia bedömningen att återvinning av glykol kan ske från och med nästa vintersäsong (2018/19). Återvinningsanläggning är under uppförande på Stockholm Arlanda Airport. Mot bakgrund av risken för tidsförskjutningar vid utförandet är det dock olämpligt att i villkor föreskriva en senaste tidpunkt för när återvinning ska ske.

Swedavia åtar sig att inom ramen för sin egenkontroll utföra mätningar av mikroplaster i spill- och dagvatten.

Frågan om att ersätta kadmiering av flygplansdelar med annan mindre miljöfarlig ytbehandling samt kommunens vilja att lyfta frågan om att i framtiden försöka begränsa uppkomsten av dagvatten och föroreningar vid flygplatsområdet i ett större perspektiv ligger till största delen utanför Swedavias direkta rådighet.

## DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har med stöd av 22 kap. 16 § miljöbalken avgjort målet utan huvudförhandling. Enligt 22 kap. 27 § 1 och 3 st. miljöbalken får mark- och miljödomstolen vid meddelande av tillstånd till verksamheten skjuta upp frågan om ersättning eller andra villkor till dess erfarenhet har vunnits av verksamheten när verkningarna av meddelade tillstånd inte kan förutses med tillräcklig säkerhet. Vidare gäller att en uppskjuten fråga ska avgöras så snart som möjligt. Endast de frågor som omfattas av prøvotidsförordnandet kan lagligen tas upp till prövning.

### *Ytterligare provtagningspunkt innan Fjällfotasjön*

Mark- och miljödomstolen konstaterar att en provtagningspunkt vid inloppet till Fjällfotasjön har etablerats 2014 och ingår numera i egenkontrollprogrammet. Något ytterligare villkor anser mark- och miljödomstolen inte behöver föreskrivas.

*Avstängningsmöjligheter för dagvatten*

Bolaget har utrett och kostnadsberäknat alternativa avstängningsmöjligheter. Avstängningsmöjlighet finns redan vid utsläppspunkt V1 mot Fjällfotasjön. Mark- och miljödomstolen delar bolagets bedömning att kostnaden för fasta avstängningsanordningar för de dagvattendiken som leder mot Häckebergasjön och Björkesåkrasjön inte är rimlig i förhållande till nytta och då motsvarande effekt kan åstadkommas med den åtagna beredskapen med jordmassor och schaktmaskiner. Mark- och miljödomstolen väger då också in att det, såvitt framgår av utredningen i målet, rör sig om betydande avstånd till de aktuella recipienterna samt att de inte utgör råvattentäkter för vattenförsörjning. Den av bolaget föreslagna villkorsformuleringen rörande beredskapsrutiner ska därför godtas och föreskrivas på sätt som framgår av domslutet.

*Orsak till förhöjda halter av kadmium och arsenik i dag- och spillvatten samt förslag till möjliga skyddsåtgärder*

Vad gäller frågan om begränsningsvärde för utsläpp av kadmium till spillvattennätet har bolaget motsatt sig sådant och vidare anfört att man åtagit sig ett åtgärdsprogram som utöver glykolåtervinning innefattar omhändertagande av skur- och tvättvatten. Målsättningen med åtgärdsprogrammet är att minska halten kadmium i utgående spillvatten från 0,7 – 1,9 µg/l till < 0,5 µg/l som årsmedelvärde och att detta ska vara uppnått senast 2023.

Såvitt framgår av utredningen i målet härrör kadmium i dag- och spillvatten främst från kadmierade flygplansdelar vilket sprids dels via avisningsåtgärder och tvättvatten från hangarer via händer och kläder som kommer i kontakt med flygplansdelarna. Bolaget avser att inom de närmaste åren börja återvinna uppsamlad propylen-glykol genom borttransport till återvinningsanläggning på Arlanda och på sikt Landvetter. Anläggningen på Arlanda beräknas tas i drift september 2018. Genom återvinning av glykolen kommer spillvattennätet inte längre att belastas med kadmium och arsenik från glykoldammen. Mark- och miljödomstolen anser att återvinning av glykolen uppenbarligen är tekniskt möjligt och att det inte kan anses eko-

nomiskt orimligt. Bolaget har emellertid anfört att det skulle vara olämpligt att fastställa en senaste tidpunkt med tanke risk för förseningar. Mark- och miljödomstolen anser dock mot bakgrund av att halterna i spillvattnet överstiger vad som normalt krävs enligt ABVA, samt med beaktande av kraven som ställts vid bl.a. Arlanda, att det finns skäl att kräva att glykolåtervinning och därigenom ett förbud mot att överleda vatten från glykoluppsamlingsdammen till spillvattennätet ska vara infört senast 1 januari 2020.

Trots detta framstår det som uppenbart att ett begränsningsvärde för kadmium i nivå med vad Svedala kommun yrkat nu inte kan klaras. Samtidigt har bolagets åtgärdsprogram och de åtagna åtgärderna inte utvärderats. Det finns inga beräkningar eller uppskattningar över vilka effekter dessa kommer att få på halterna av kadmium i det utgående spillvattnet. Några reningsåtgärder i form av intern spillvattenrening kopplat till kadmium har inte utretts. Likväl dras slutsatsen i utredningen att åtgärderna ska resultera i acceptabla nivåer. Enligt mark- och miljödomstolens bedömning saknas grund för en sådan slutsats. Vidare framstår målsättningen för åtgärdsprogrammet som tämligen oambitiöst satt i förhållande till de krav som gäller för Arlanda flygplats. Mark- och miljödomstolen anser därför att en fortsatt provotid för slutliga villkor för utsläppet av kadmium till spillvattennätet är befogad och att bolaget under denna provotid ska åläggas att utreda såväl tekniska som ekonomiska möjligheter att ytterligare begränsa utsläppet. Målsättningen med utredningen ska vara att nå 0,1 µg/l som årsmedelvärde och en total mängd om maximalt 10 gram för utsläppet av kadmium till spillvattennätet. Utredningen med förslag till slutliga villkor avseende begränsningsvärden för utsläppet av kadmium till spillvattennätet ska ges in senast den 1 juli 2020.

Vad gäller utsläppen av arsenik och kadmium till dagvattenätet och recipienten delar mark- och miljödomstolen bolagets bedömning att halterna till dagvattennätet såvitt avser de avvattningsriktningar (Häckebergasjön och Björkesåkrasjön) som nu är uppe till provning, med något undantag, är i nivå med vad som hittas i av flygplatsen opåverkade vatten och sediment. Det saknas därför skäl att nu föreskriva ytterligare villkor. Det framstår emellertid som uppenbart att bolagets egenkontroll-

program tills vidare bör följa utvecklingen av halterna av kadmium och arsenik i dagvattnet.

Beträffande det s.k. uppströmsarbetet och behovet av detta vilket bl.a. påtalas av Svedala kommun anser mark- och miljödomstolen att det är uppenbart att Svedavia har ett eget ansvar för eventuella upplåtelse av sin anläggning och att bolaget även har det fulla ansvaret för uppfyllandet av de utsläppsvillkor som gäller eller kan komma att gälla för verksamheten. Något särskilt villkor härom behöver därför inte föreskrivas.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 15 oktober 2018.

Lena Stjernqvist

Carl-Philip Jönsson

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lena Stjernqvist, ordförande, och tekniska rådet Carl-Philip Jönsson samt de särskilda ledamöterna Ronny Widerström och Hans Nilsson.



## Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

### Överklaga inom 3 veckor

Överklaga skriftligt inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

### Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

### Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis.

Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.

Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.

Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.

5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

### Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

### Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

### **Vill du veta mer?**

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).