

19 september 2014

Ole Settergren  
Stockholm

### **Bussterminal i Katarinaberget – vissa juridiska frågor**

Med anledning av min debattartikel publicerad i SvD under Brännpunkt den 31 augusti 2014 har Du bett mig att utveckla och belysa nedanstående två juridiska frågeställningar.

#### Hur långt ned i marken sträcker sig en fastighetsägares äganderätt?

Enligt svensk rätt har sedan länge gällt att en fastighetsägares rätt till utrymmet under sin fastighet i princip sträcker sig ända till jordens medelpunkt och praktiskt i vart fall så långt ned som man med nuvarande teknik kan borra eller på annat sätt få åtkomst.

Detta bekräftas genom minerallagen (1991:45) som reglerar en fastighetsägares rättigheter i samband med prospektering för och drift av en gruva. Den djupaste gruvan i Sverige är närmare 1,4 km djup och den djupaste gruvan i världen ca 3,5 km djup.

Däremot anses en fastighetsägare inte ha äganderätt till luftrummet ovanför sin fastighet.

När det speciellt gäller Katarinaberget bör påpekas att de generella inskränkningar i fastighetsägarens äganderätt som följer av minerallagen inte är tillämpliga när det gäller den planerade bussterminalen. Fastighetsägarens äganderätt till berget är oinskränkt och kan, om ägarna inte frivilligt vill upplåta utrymme i berget för terminalen, inte tas i anspråk annat än genom expropriation eller annat tvångsförvärv, om förutsättningarna härför är uppfyllda.

#### Förutsättningarna för tvångsförvärv av utrymme för en bussterminal i Katarinaberget

Utrymme i Katarinaberget för en bussterminal kan tas i anspråk med äganderätt och då närmast genom s.k. tredimensionell äganderätt, men också genom bl.a. servitut.

Om ägarna av berget inte vill sälja eller på annat sätt upplåta utrymme i detta för en bussterminal, kan sådant tvångsvis tas i anspråk om förutsättningarna i den övergripande regleringen i 2 kap. 15 § regeringsformen till skydd för den privata äganderätten är uppfyllda. Denna övergripande grundlagsbestämmelse gäller oavsett på vilket sätt ett tvångsförvärv eller tvångsupplåtelse sker, dvs. oavsett om sådan sker genom expropriation, fastighetsreglering eller på något annat sätt.

Regleringen i 2 kap. 15 § regeringsformen lyder:

*Vars och ens egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller något annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.*

Som grundlag tar denna reglering över all annan reglering vid en eventuell lagkonflikt – exempelvis regleringen i fastighetsbildningslagen (1970:988), expropriationslagen (1972:719) och plan- och bygglagen (2010:900). Fr.o.m. den 1 januari 2011 gäller också att det tidigare s.k. uppenbarhetsrekvisitet är slopat. Det innebär att en domstol som finner att en föreskrift står i strid med en bestämmelse i grundlag eller annan överordnat författning enligt 11 kap. 14 § regeringsformen inte får tillämpa föreskriften.

För att utrymme för en ny bussterminal skall kunna tas i anspråk med tvång fordras således att det krävs för att ett angeläget allmänt intresse skall kunna tillgodoses. Det är således två rekvisit som båda två måste vara uppfyllda, dels för det första att bussterminalen anses som ett angeläget allmänt intresse, dels för det andra att ett tvångsförvärv krävs för att tillgodose detta allmänna intresse (om det nu föreligger).

En bussterminal för bussar i linjetrafik får normalt anses som ett angeläget allmänt intresse. Om bussarna från Nacka och Värmdö hade sin terminal vid Danvikstull, skulle det enligt min mening exempelvis anses som ett angeläget allmänt intresse att flytta terminalen till Slussen för att underlätta den trafikerande allmänhetens omstigning till bl.a. tunnelbanan.

Däremot är det andra rekvisitet som också måste vara uppfyllt för att tvångsförvärv skall kunna ske enligt min mening inte uppfyllt. Det *krävs* inte att utrymme med tvång tas i anspråk i Katarinaberget för att tillgodose det angelägna allmänna

intresset av en bussterminal vid Slussen. Detta eftersom Stockholms kommun redan disponerar mark vid Slussen för en bussterminal (marken där den nuvarande bussterminalen ligger), mark som dessutom gör att bussterminalen får en mer gynnsam lokalisering både när det gäller säkerhet (mindre risk för bränder i tunnlar och bergrum) och bekvämlighet för resenärerna (kortare omstigning till tunnelbanan).

Såsom grundlagen är utformad går det enligt min mening inte att med tvång ta i anspråk enskild egendom bara för att kommunen för kommersiella ändamål vill exploatera marken där den nuvarande bussterminalen är belägen.

Huruvida de grundläggande förutsättningarna för tvångsförvärv i grundlagen är uppfyllda är inte en politisk fråga som en politisk majoritet kan besluta om, utan en juridisk fråga som kan domstolsprövas, ytterst av Högsta domstolen i Sverige och Europadomstolen i Strasbourg. Det senare eftersom det finns en reglering i artikel 1 första tilläggsprotokollet till Europakonventionen som i allt väsentligt motsvarar den som återfinns i 2 kap. 15 § regeringsformen. En sådan domstolsprocess kan ta avsevärd tid.

I sammanhanget finns det skäl att rätta ut några missförstånd som florerat i media.

1. Den privata äganderätten är som utgångspunkt okränkbar. Den får endast inskränkas om inskränkningen uppfyller kraven i regeringsformen. Någon förutsättningslös intresseavvägning eller proportionalitetsbedömning görs inte mellan ägarens intressen och kommunens eller någon exploatörs intressen. Det räcker således inte att kommunen kan visa att man har ett större behov av marken eller utrymmet än ägaren eller att den senare sakligt sett inte har så stort eller inget alls behov av marken. Vill ägaren inte sälja eller upplåta sin mark så behöver vederbörande inte göra detta, om det inte krävs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse.

2. En annan uppfattning är att tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm på 40-talet och framåt visar att det också går att bygga bussterminalen i Katarinaberget, utan hinder av vad de fastighetsägare som äger berget har för uppfattning. Också detta är en missuppfattning. När Stockholms tunnelbana började byggas efter andra världskriget var det nödvändigt att påtagligt förstärka kollektivtrafiken, inte minst till de snabbt expanderande förorterna. Spårvagnar hade dittills varit ryggraden i Stockholms kollektivtrafik, men erbjöd inte längre tillräcklig kapacitet. Det förelåg således ett angeläget allmänt intresse av att dra fram tunnelbanan. Eftersom det inte fanns några befintliga tunnlar genom vilka tunnelbanan kunde dras fram, krävdes det också att nya tunnlar grävdes och sprängdes. Både de grundläggande rekvisiten i grundlagsregleringen var därmed uppfyllda.<sup>1</sup>

Stockholm som ovan

Jan-Mikael Bexhed  
Advokat

---

<sup>1</sup> Parentetiskt kan härutöver nämnas att tunnelbanelinje 1 (grön) med några få undantag drogs fram på kommunal mark. Det var bara sträckan Medborgplatsen-Slussen och de rundade "hörnena" vid Sveavägen/Odengatan, Karlbergsvägen/S:t Eriksgatan och S:t Eriksgatan/Drottningholmsvägen som drogs under enskilt ägda fastigheter. Övriga sträckor under jord anlades som schakt i breda gator (Götgatan, Sveavägen, Karlbergsvägen etc.). Argumentationen om tunnelbaneutbygganden bygger således inte bara på dåliga juridiska kunskaper, utan också på dåliga kunskaper om Stockholms kommunikationshistoria. De senare byggda tunnelbanelinjerna 2 (röd) och 3 (blå) drogs förvisso i större utsträckning under enskilda fastigheter, men byggdes ändå för så länge sedan att regleringen om äganderättskydd i grundlagen i den stränga lydelse som nu gäller ännu inte var införd.