

05-10-2023

Transportministeriet
Att: Thomas Danielsen, Transportminister
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Vedr: Elektrificering af jernbanenettet pålægger skovejere urimelige byrder på uklart grundlag

Kære Thomas Danielsen, Transportminister

Vi ønsker med denne henvendelse at gøre opmærksom på en række forhold i forbindelse med elektrificering af jernbanenettet, som er uforholdsmæssigt byrdefulde for de danske skovejere.

Der er bred politisk opbakning til aftalen om elektrificering af jernbanenettet. Elektrificeringen har en række samfundsgavnige effekter, herunder at togdriften kan frigøres fra brug af fossile brændsler.

Elektrificeringen medfører imidlertid en række byrdefulde krav, som særligt rammer skovejende naboer til jernbanen, og som der ikke synes at være taget højde for i forbindelse med udarbejdelse af den eldriftsservitut, der pålægges naboejendomme til de elektrificerede strækninger.

Eldriftsservituten indeholder en række bestemmelser vedrørende friholdelse og tilsyn med bevoksning / beplantning, som pålægges lodsejeren.

- Krav om, at en zone på 3 meter fra det strømførende anlæg, friholdes fra beplantning og objekter for at undgå, at der sker hindringer af togdriften.
- Krav om, at en zone i 10 meters bredde friholdes fra beplantning, der kan række / vælte ind over 3-meter-zonen.
- Krav om, at der generelt føres tilsyn med risikotræer. "Ingen dele af ejendommens træer og buske må ud fra en forstfaglig vurdering være i særlig risiko for at vælte og derved udgøre en særlig risiko for at komme tættere end 3 meter på køreledningsanlægget", jf. eldriftsservitutens §1, stk. 2.

I praksis friholder Banedanmark 3-meter zonen langs de fleste elektrificerede banestrækninger, men da skovtræer almindeligvis bliver 30-40 meter høje, betyder det, at skovejeren pålægges en forpligtelse, som strækker sig godt 40 meter ud fra begge sider af banelegemets midte og det strømførende ledningsnet.

I Dansk Skovforening har vi naturligvis forståelse for det samfundsmæssige ønske om at elektrificere jernbanenettet, og at det er nødvendigt, at der tages forholdsregler mod, at træer m.v. kan vælte ned i ledningsnettet.

Hvor et væltet træ tidligere kunne påvirke den dieselbaserede togdrift i en begrænset periode, kan nedrivning af køreledninger skabe voldsomme begrænsninger i togtrafikken og medføre et særdeles omfattende erstatningsansvar.

Problemet er, at eldriftsservitutten i sin nuværende form pålægger skovejeren en (evigtvarende) forpligtelse til at friholde 10-meter zonen og føre tilsyn med eventuelle risikotræer, og ydermere pålægger skovejeren erstatningsansvar, hvis noget går galt.

Erstatningsvurderingen i tilfælde af skader på anlægget sker ud fra dansk rets almindelige erstatningsregler (culpaprincippet). Det betyder, at erstatningsbestemmelsen er meget generelt formuleret, og at den præcise afgrænsning af erstatningsansvaret skal afklares via retspraksis, når sagerne opstår.

Det giver udfordringer for skovejerne, da forsikringselskaberne ikke kan foretage en risikovurdering, hvilket medfører, at de er tilbageholdende eller afvisende over for at indgå en forsikringsaftale.

Hertil kommer, at en del berørte skovejere i Danmark har mindre skovarealer og begrænsede forsfaglige kompetencer ift. at kunne vurdere, hvorvidt der er tale om risikotræer. Endvidere er træfældning langs en elektrificeret banestrækning både byrdefuldt, på grund af særlige sikkerhedshensyn og kræver en ekspertise, som private skovejere i mange tilfælde ikke besidder. I modsætning til Banedanmark, som løbende udfører netop denne opgave på deres egne arealer.

Endelig bør nævnes, at den erstatning, som skovejeren modtager i forbindelse med pålæg af eldriftsservitutten, værdisættes meget lavt. Det skyldes blandt andet, at Banedanmark vurderer, at en stor del af forpligtelsen for skovejere allerede er omfattet af jernbanelovens § 25, hvorfor standardtaksten, der anvendes ved erstatningsudmåling, ikke skelner mellem om opgaven pålægges mark eller skov.

Jernbanelovens § 25 giver Banedanmark mulighed for at kræve træer og anden beplantning fjernet, nedskåret, opstammet eller studset. Eldriftsservitutten skærper imidlertid denne forpligtelse yderligere ved også at pålægge lodsejeren ansvaret for tilsyn af eventuelle risikotræer uden dog at fastsætte, hvad tilsynspligten indebærer. Hertil kommer, at Banedanmark i flere verserende sager har henvist til almindelige naboretlige principper. Den konkrete anvendelse af naboretlige principper må dog i disse tilfælde anses for både tvivlsom og uklar, da der ikke foreligger retspraksis på området.

Anbefaling til ændring af eldriftsservitutten

I Dansk Skovforening har vi stor forståelse for, at elektrificering af jernbanenettet stiller nye krav til tilsyn og forvaltning af skov rundt om ledningsnettet / banelegemet.

Desuagtet forekommer det ikke rimeligt, at den enkelte lodsejer – i eldriftsservitutttens nuværende udformning – pålægges en særdeles arbejds- og omkostningstung forpligtelse eller, at vedkommende skal bære risikoen for et efterfølgende erstatningsansvar.

Hvis man fra samfundets side ønsker at elektrificere jernbanenettet, så bør omkostningerne forbundet hermed ligeledes løftes af samfundet i fællesskab. Det er hverken fair eller rimeligt, at denne særligt bebyrdende opgave skal bæres af den enkelte skov ejer.

Derudover vil det – ud fra en samfundsøkonomisk betragtning – være hensigtsmæssigt at lægge opgaven med friholdelse og tilsyn hos Banedanmark, der både har let adgang til arealerne fra banelegemet, og har såvel maskin- som tilsynskompetencer.

Dansk Skovforening foreslår følgende løsning.

1. Banedanmark pålægges forpligtelsen med rydning i 10 m zonen. (Det vil endvidere give Banedanmark mulighed for at udvikle et landsdækkende bælte af levende hegn og krat, som vil styrke biodiversiteten og være optimalt levested for bl.a. hasselmus).
2. Eldriftsservitutten ændres således, at tilsynspligten, og opgaven med at vurdere om træer udgør en særlig risiko overgår til Banedanmark. Hvis Banedanmark vurderer, at risikotræer bør fjernes, så kan dette ske mod almindelig kompensation til lodsejeren.
3. Eldriftsservituttsens ansvarsbestemmelser præciseres således, at det som udgangspunkt er Banedanmark, der har tilsynsforpligtelsen og dermed ansvaret i forhold til 10-meterzonen og øvrige risikotræer.

Vi har tidligere været i dialog med Banedanmark om ovenstående problemstilling uden dog at finde frem til en løsning.

Vi står naturligvis til rådighed for at uddybe ovenstående således, at vi kan finde en mere hensigtsmæssig løsning til gavn for både elektrificering af jernbanenettet, den grønne omstilling og skovbrug i Danmark.

Med venlig hilsen



Anders Frandsen
Adm. Direktør

30488450
af@danskskovforening.dk