

**MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Warszawa, 07 września 2016 r.

Departament Kolejnictwa

DTK.2.051.22.2016.JM.1

132993/16

Pani

Hanna Mathia

Dyrektor Biura Zarządu

Związku Pracodawców Mediów

Elektronicznych i Telekomunikacji MEDIAKOM

Szanowna Pani Dyrektor,

odpowiadając na Pani wniosek, dotyczący uwolnienia dostępu do terenów zamkniętych PKP, w celu likwidacji barier istniejących na etapie projektowania i realizacji inwestycji telekomunikacyjnych, poniżej przedstawiam informacje w przedmiotowej sprawie.

Zagospodarowanie ww. powierzchni powinno odbywać się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz innymi aktami normatywnymi dotyczącymi przedmiotowego zagadnienia. W przypadku nieruchomości pozostających w terenach zamkniętych, każda sprawa dotycząca zmiany sposobu zagospodarowania obiektów i realizacji robót budowlanych na takich obszarach powinna być traktowana indywidualnie, gdzie po dokonaniu szczegółowej analizy stwierdza się, czy planowane przedsięwzięcie nie stoi w kolizji z inwestycjami przeznaczonymi do wykonywania i obsługi przewozu osób i rzeczy, zarządzaniem, eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych, budynków, budowli oraz urządzeń służących ww. celom, zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym. Obszar kolejowy wymaga szczególnego nadzoru w zakresie planowanych i realizowanych robót budowlanych co ma na celu uniknięcie kolizji z wszelkiego rodzaju zabudową stanowiącą o jego istocie. Ma jednak przede wszystkim na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W związku z powyższym dowolne rozporządzenie tymi gruntami zostało ograniczone poprzez cele wynikające z ustawy o transporcie kolejowym jak również przez inne akty prawne jak np. ustawa prawo budowlane, ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, kodeks cywilny i inne. Wydaje się, że uzyskanie wszystkich wymaganych przez prawo zgód oraz ograniczenia wynikające z samych przepisów prawa w sposób wystarczający zabezpieczają i zapewniają odpowiedni nadzór nad tego typu przedsięwzięciami.

Za tego typu opinią przemawiają również względy ekonomiczne związane z przedmiotowymi obszarami, a które utraciły bądź w istotny sposób zmieniły swoje znaczenie jako obiekty typowo kolejowe. Wobec braku wykorzystania na potrzeby transportu kolejowego racjonalnym sposobem ich zagospodarowania jest m.in. ich komercyjne wykorzystanie przez różnego typu podmioty zewnętrzne. W sytuacji przeciwnej ograniczenie tej funkcji może powodować np. techniczną degradację.

Podsumowując, należy zgodzić się z racjonalnym zagospodarowaniem ww. powierzchni. Otwarty katalog inwestycji, których cele nie sprzeciwiają się celom, o których była mowa wyżej, może być realizowany na przedmiotowych obszarach. Dotyczy to m.in. takich inwestycji jak zamieszczanie tablic reklamowych,

zawieranie umów zobowiązujących w formie dzierżawy i innych, jednakże zakazana jest zbyt daleko idąca ingerencja w istotę „obszaru kolejowego”, która mogłaby spowodować zagrożenie dla życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że niniejsze stanowisko jest jedynie poglądem w sprawie i nie może stanowić opinii bądź interpretacji wiążącej dotyczącej stosowania ww. przepisów. W zakresie interpretacji przepisów prawa oraz ich wykładni właściwymi organami są sądy powszechne, w kompetencjach których są m.in. sprawy związane z interpretowaniem norm prawnych zawartych w aktach normatywnych.

Z poważaniem
DYREKTOR
Departamentu Kolejnictwa
Tomasz Buczyński