

Sygn. akt: XI Ns 1618/16

## POSTANOWIENIE

Dnia 1 marca 2018 r.

Sąd Rejonowy w Toruniu XI Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSR Jolanta Sikorska
-----------------	----------------------

Protokolant:	St. Sekr. Sąd. Mirosława Prusaczyk
--------------	------------------------------------

po rozpoznaniu w dniu 22 lutego 2018 r. w Toruniu na rozprawie sprawy z wniosku R. T. z udziałem Skarbu Państwa - Starosty (...), (...) Państwowe Spółka Akcyjna w W. oraz (...) SA w W. o ustanowienie drogi koniecznej;

postanawia:

- I. oddalić wniosek;
- II. ściągnąć od wnioskodawcy na rzecz Skarbu Państwa ( kasy Sądu Rejonowego w Toruniu ) 131,- zł ( sto trzydzieści jeden zł ) tytułem wydatków w sprawie;
- III. kosztami postępowania od uiszczenia których wnioskodawca został zwolniony obciążyć Skarb Państwa ( kasę Sądu Rejonowego w Toruniu );
- IV. ustalić, że w pozostałym zakresie każdy uczestnik ponosi koszty związane ze swoim udziałem w sprawie.

XI Ns 1618/16

## UZASADNIENIE

Wnioskiem z 6 lipca 2017 R. T. domagał się ustanowienia na nieruchomości stanowiącej własność Skarbu Państwa a znajdującej się w użytkowaniu wieczystym (...) Państwowych SA w W., położonej w obrębie Z. gmina O., powiat (...), oznaczonej jako działka nr (...), dla której Sąd Rejonowy w Toruniu prowadzi księgę wieczystą numer (...), służebności drogi koniecznej na rzecz każdorazowego właściciela nieruchomości położonej w obrębie Z. gmina O. oznaczonej jako działka nr (...), dla której Sąd Rejonowy w Toruniu prowadzi księgę wieczystą numer (...), stanowiącej obecnie własność wnioskodawcy, zgodnie z projektem geodetów P. L. i P. O. stanowiącym załącznik do wniosku.

Alternatywnie wnioskodawca wniósł o ustanowienie służebności drogi koniecznej o tym samym przebiegu na prawie użytkowania wieczystego wskazanej wyżej nieruchomości władnącej.

Wnioskodawca zaproponował jednorazowe wynagrodzenie za ustanowienie żądanej służebności w wysokości 500 ,- zł. Wskazał, że jego nieruchomość obejmująca działki (...) nie ma dostępu do drogi publicznej tj. działki nr (...). Od ponad 60 lat wnioskodawca korzysta z dojazdu do wskazanej drogi publicznej poprzez działkę nr (...) stanowiącą własność Skarbu Państwa. Dojazd odbywa się działką nr (...) wzdłuż jej granicy z działkami (...), jak wskazano na mapie geodezyjnej. Ani Skarb Państwa ani (...) SA w W. nigdy nie sprzeciwiali się wykorzystywaniu działki nr (...) w

taki sposób, jednak gdy wnioskodawca wystąpił na piśmie o uregulowanie tego stanu rzeczy, zarówno Starosta jak i (...) odmówili podpisania umowy.

Skarb Państwa reprezentowany przez Starostę (...) wniósł o oddalenie wniosku z tej racji, że zaproponowane wynagrodzenie nie jest ekwiwalentne.

(...) SA w W. zaoponowało wnioskowi. Wskazała, że przez działkę nr (...) przebiega linia kolejowa nr 27 relacji N. – T.. Oznacza to, że wskazana działka stanowi teren kolejowy, którego zarządcą jest (...) SA w W.. O wiążących się z tym ograniczeniach oraz potrzebie uzgodnień z (...) SA w W. wnioskodawca był przez uczestników informowany. Spółka (...) nie wyraziła zgody na zajęcie pasa ruchu wzdłuż linii kolejowej z uwagi na to, że działka stanowi obszar kolejowy, uniemożliwi to zabezpieczenie gruntów kolejowych pod przyszłe inwestycje i stworzy zagrożenie dla ruchu kolejowego. Obciążenie działki służebnością przechodu i przejazdu jest wykluczone z uwagi na szczególny charakter tej działki, który decyzją nr (...) Ministra Infrastruktury i (...) z 24. III. 2014 w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych ( Dz U 2014, poz. 25 ), została zaliczona do terenów o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa. Negatywna opinia zarządcy infrastruktury kolejowej przebiegającej przez działkę nr (...), którą to opinią spółka (...) SA jest związana, wyklucza jej zgodę na ustanowienie żądanej służebności. Uczestnik zwrócił przy tym uwagę na załącznik nr 6 do rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z 29. III. 2001 do terenów kolejowych zalicza się grunty zajęte pod obiekty, budowle i inne urządzenia przeznaczone do wykonywania i obsługi ruchu kolejowego. Z kolei obszar kolejowy to zgodnie z definicją legalną tego pojęcia zamieszczoną w art. 4 pkt 8 ustawy z 28. III. 2003 o transporcie kolejowym, to powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Wstęp na obszar kolejowy dozwolony jest tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę ( art. 58 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym ). Wynika z tego, że wstęp na obszar kolejowy nie ma charakteru powszechnego. Jest ograniczony i dotyczy jedynie tych miejsc, które zostały wyznaczone przez zarządcę. Przyjmuje się, że ustawowa zasada zakazu wstępu na teren kolejowy jest konsekwencją uznawania działalności kolejowej za z natury niebezpieczną w każdym czasie i miejscu. Poza tym wynika z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wskazanego zakazu nie neguje w żadnym stopniu okoliczność, że działka (...) wchodząca w skład obszaru kolejowego jest obecnie wykorzystywana przez wnioskodawcę jako droga dojazdowa do jego posesji. Wstęp na obszar kolejowy może odbywać się tylko za zgodą zarządcy, zaś jakiegokolwiek odstępstwo od tej zasady nie może stanowić podstawy do uczynienia a tego rodzaju praktyk legalnymi. Co więcej – zakaz swobodnego wstępu na obszar kolejowy może wynikać z prowadzonych prac budowlano – remontowych czy modernizacyjnych. Jest to istotne w kontekście ewentualnych inwestycji na działce stanowiącej obszar kolejowy. Ustanowieniem na niej bowiem drogi koniecznej może uniemożliwić lub poważnie utrudnić realizację przyszłych inwestycji. Z kolei wykonywanie służebności w tego rodzaju okolicznościach może być niemożliwe lub stwarzać poważne zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego. Ponadto zgodnie z załącznikiem do decyzji nr (...) Ministra Infrastruktury i (...) z 24. III. 2014 w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe jako terenów zamkniętych, działka nr (...) stanowi teren zamknięty. Ujęcie przedmiotowej działki w wykazie działek ewidencyjnych uznanych za tereny zamknięte przesądza o tym, że działka ta w myśl art. 2 ust. 9 ustawy prawo geodezyjne i kartograficzne stanowi teren o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa. Charakter ewentualnych przyszłych inwestycji na niej świadczy o tym, że są to inwestycje o szczególnym, państwowym znaczeniu. W tych okolicznościach w ocenie spółki (...) ustanowienie służebności zgodnie z wnioskiem niewątpliwie naruszy interes publiczny i społeczno – gospodarczy , o którym mowa w art. 145 3 kc. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w związku z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, czy ewentualnymi przyszłymi inwestycjami, zwiększenie użyteczności nieruchomości władnącej w żadnej mierze nie przewyższa uszczerbku wynikłego ze zmniejszenia użyteczności nieruchomości obciążonej. Z tych przyczyn w ocenie uczestnika (...) SA w W. brak możliwości ustanowienia służebności na prawie użytkowania wieczystego działki (...) w obrębie Z.. Brak także możliwości obciążenia służebnością prawa własności tej działki ponieważ Orawo to znajduje się w użytkowaniu wieczystym (...) a ustanowienie służebności znacznie ograniczyłoby i utrudniło użytkownikowi wieczystemu korzystanie z przysługującego mu prawa oraz zarządzanie nim. Zgodnie z wyrażonym w judykaturze poglądem, w przypadku kolizji interesów użytkownika wieczystego i właściciela działki w kontekście ustanowienia

służebności drogi koniecznej, prawnie rzeczowy charakter uprawnień użytkownika wieczystego, przed wszystkim skuteczność erga omnes jego uprawnień, rozstrzyga na jego korzyść ową kolizję interesów.

Wnioskodawca ustosunkowując się do uwag uczestnika (...) SA w W. wskazał w piśmie k. 43, że wykorzystuje od wielu lat tylko część działki nr (...) i nigdy nie spowodowało to zagrożenia dla ruchu kolejowego a nadto uczestnik nie przedstawił żadnych dowodów wskazujących na planowanie na spornym terenie jakichkolwiek inwestycji.

(...) SA w W. w piśmie k. 66 wskazał nadto, że linia kolejowa nr 27 relacji N. – T. stanowi linię o znaczeniu państwowym zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z 17. IV. 2013 w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym ( D. U z 2013 , poz. 569 ). Pod nr 24 załącznika do wskazanego rozporządzenia zawierającego wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe, ujęta jest linia nr 27 przebiegająca przez sporną działkę nr (...).

Pismem z 27 stycznia 2017 ( k. 77 akt ) (...) SA w W. wniosła o dopuszczenie jej do udziału w sprawie w charakterze uczestnika postępowania, powołując się na przepis art. 15 ust. 1 ustawy z 8. IX. 2000 o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego (...) ( Dz U z 2016 poz. 1160 ), z którego wynika że zarząd liniami kolejowymi w Polsce sprawuje (...) SA w W..

W piśmie z 30 I. 2017 k. 96 akt uczestnik (...) SA w W. podkreślił, że subiektywne odczucie wnioskodawcy, że korzystnie przez niego z działki nr (...) dotychczas nie spowodowało zagrożenia dla ruchu kolejowego, nie może stanowić, wbrew przepisom prawa, zasadom logiki i doświadczenia życiowego, podstawy uwzględnienia żądania wnioskodawcy i przyznania mu niczym nie ograniczonego wstępu na obszar kolejowy. Fakt, że dotychczas korzystanie przez wnioskodawcę z działki nr (...) nie spowodowało zagrożenia dla ruchu lokalowego nie oznacza, że takie zagrożenie nie istnieje. Usytuowanie drogi, po której poruszałyby się pojazdy samochodowe w pasie linii kolejowej, tuż przy drodze kolejowej, niewątpliwie zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu kolejowego, pasażerów oraz kierowców. Na liście rezerwowej Krajowego Programu (...) 2014 - 2023 znajduje się projekt Regionalnego Programu Operacyjnego przewidujący modernizację linii kolejowej nr 27 jako linii o znaczeniu państwowym. Modernizacja zwiększy prędkość przejeżdżających tamtędy pociągów, co w jeszcze większym stopniu zagrazi bezpieczeństwu ewentualnych uczestników ruchu drogowego. Przede wszystkim jednak ustanowienie służebności może uniemożliwić lub utrudnić zrealizowanie wskazanej inwestycji a wykonywanie służebności może być niemożliwe lub stwarzać zagrożenie dla zdrowia lub życia ludzkiego.

### **Sąd ustalił co następuje :**

R. T. jest właścicielem nieruchomości składającej się z działki o nr (...) – poprzednio : 72 / 1 i 72 / 2, położonej w miejscowości Z. gmina O., dla której Sąd Rejonowy w Toruniu prowadzi księgę wieczystą numer (...) ( dowód : odpisy księgi wieczystej k. 5 i k. 53 ).

Nieruchomość tworzy jedną całość gospodarczą, jest zabudowana i ogrodzona. Na chwilę obecną wjazd na jej teren jest urządzony od strony działki nr (...) należącej do Skarbu Państwa reprezentowanego przez Starostę (...) a oddanej w użytkowanie wieczyste spółce (...) SA w W. ( dowód : odpis księgi wieczystej k. 8, protokół oględzin k. 183, zdjęcia k. 109 - 110 ).

Przez działkę nr (...) biegnie pojedyncza linia kolejowa nr 27 relacji N. – T. – Wschodni : działka znajduje się w pasie linii kolejowej. Stanowi teren kolejowy a zarazem obszar kolejowy, którego zarządcą na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z 8. IX. 2000 o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego (...), jest spółka (...) SA w W. ( dowód : mapa k. 12, zdjęcia k. 108 – 110 ).

Linia została zbudowana jeszcze przed II Wojną Światową, zbudowano tylko jeden tor ale już wtedy przewidywano dwa tory i przewidziano szerszy pas gruntu dla dwóch torów ( dowód : zeznania świadka K. M. z 6. IV. 2017 – 2:03 – 20 : 51 i protokół skrócony k. 150, zeznania wnioskodawcy z 1. XII. 2016 – k. 45 ).

Odległość od ogrodzenia nieruchomości od strony wjazdu do najbliższej linii toru kolejowego wynosi 15,80 m, zaś do skarpy za którą znajdują się pojedyncze tory – 10,50 m. Teren pomiędzy ogrodzeniem a skarpy jest wykoszony i płaski, bez asfaltu i utwardzenia, jednakże nosi ślady wykorzystywania w ruchu pieszym i rowerowym i nie jest wykluczone aby był wykorzystywany także w ruchu samochodowym. R. T. nie ma samochodu, wyrównał teren, z którego korzysta na własny koszt. Odległość od początku ogrodzenia do najbliższej drogi publicznej czyli działki nr (...), wynosi około 110 m – na takim odcinku działka nr (...) jest wykorzystywana w sposób określony wyżej ( dowód : protokół oględzin k. 183 – 183 v, zeznania wnioskodawcy k. 39 v ).

Stojąc twarzą do wjazdu na posesję, na lewo od niej znajduje się pole porośnięte zbożem, nie widać już na nim śladów drogi gruntowej, która od posesji R. T. biegła w kierunku asfaltowej drogi publicznej. Wskazana droga zaznaczona na mapie k. 106 została zaorana ( dowód : protokół oględzin k. 182 – 183, mapa k. 106, zdjęcia k. 125 - 126 ).

Załącznik do rozporządzeniem Rady Ministrów z 17. IV. 2013 w sprawie wykazu linii kolejowych **o znaczeniu państwowym** ( Dz U z 2013, poz. 569 ), wymienia pod pozycją 24 linię relacji N. – T. ( rozporządzenie i załącznik do niego k. 68 - 72 ).

Decyzją nr (...) Ministra Infrastruktury i (...) z 24. III. 2014 w sprawie ustalenia terenów przez które przebiegają linie kolejowe jako **terenów zamkniętych** ( Dz U z 2014, poz. 25 ), wydaną w oparciu o przepis art. 4 ust. 2 a ustawy prawo geodezyjne i kartograficzne, działka nr (...) została zaliczona do terenów zamkniętych zastrzeżonych ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa ( decyzja i załącznik do niej wymieniający sporną linię tom 2, poz. 2565 – k. 73 – 76 ).

Zgodnie z art. 58 ust. 1 ustawy z 28. III. 2003 o transporcie kolejowym wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę, nie ma więc charakteru powszechnego ( Dz U z 2016, poz. 1727 ).

Linia kolejowa nr 27 relacji N. – T. jest objęta planami przebudowy obejmującymi mn. in. przebudowę i dyslokację przystanków w celu poszerzenia dostępu do komunikacji kolejowej a nadto przebudowę spornej linii do parametrów linii dwutorowej na odcinku ok. 44 km z T. do L.. Inwestycja ta jest wpisana do aktualizowanego Krajowego Programu (...) do roku 2023 pod pozycją 30 jako inwestycja rezerwowa na lata 2014 – 2020 ( dowód : kopia pisma Prezydenta Miasta T. do Zarządu (...) k. 127 – 129 oraz kopia Kontraktu Terytorialnego Województwa (...) k. 131 – 149 ).

### **Sąd zważył co następuje :**

Stan faktyczny ustalony powyżej nie był sporny pomiędzy stronami w żadnym zakresie. Spór dotyczył wyłącznie kwalifikacji prawnej zaistniałego stanu faktycznego : czy działka nr (...) może być przedmiotem zasiedzenia a jeśli tak – czy spełnione zostały przesłanki ustanowienia służebności drogi koniecznej.

Domniemania związane z przedłożonymi w sprawie dokumentami zarówno urzędowymi jak i prywatnymi nie zostały podważone. Świadcowie zeznający w sprawie tj. M. B. i K. M. (2) w istocie nie zeznawali o faktach ( rozprawa z 6. IV. 2017 ) ale wyrażali swoją opinię w sprawie lub powoływali się na przepisy.

Zgodnie z art. 145 kc jeśli nieruchomość nie ma odpowiedniego dostępu do drogi publicznej (...), właściciel może żądać od właścicieli gruntów sąsiednich ustanowienia za wynagrodzeniem potrzebnej służebności drogowej. Przeprowadzenie drogi koniecznej nastąpi z uwzględnieniem potrzeb nieruchomości niemającej dostępu do drogi publicznej oraz z najmniejszym obciążeniem gruntów, przez które droga ma prowadzić. Przeprowadzenie drogi koniecznej powinno uwzględniać interes społeczno – gospodarczy.

Przepis art. 145 kc stanowi niewątpliwie ustawowe ograniczenie prawa własności i dlatego ma wyjątkowy charakter, który nie zezwala na stosowanie wykładni rozszerzającej. W orzeczeniu z 18. XI. 1998 wydanym w sprawie II CKN 45 / 98 Sąd Najwyższy stwierdził, że art. 145 kc nie jest źródłem roszczeń o ustanowienie drogi koniecznej zapewniającej **łatwiejsze** korzystanie z nieruchomości władnącej, lecz stanowi podstawę prawną żądania ustanowienia drogi zapewniającej dostęp do drogi publicznej. W orzeczeniu z 20 lutego 1985 wydanym w sprawie III CRN 364 / 85

Sąd Najwyższy wskazał, że interesowi społeczno – gospodarczemu odpowiada ustanowienie służebności gruntowej o tyle, o ile zwiększenie użyteczności nieruchomości władnącej ( art. 285 § 2 kc ) przewyższa uszczerbek wynikły ze zmniejszenia użyteczności nieruchomości obciążonej.

Z przepisu art. 2 ust. 9 ustawy z 17. V. 1989 prawo geodezyjne i kartograficzne ( Dz U z 2010, poz. 1287 ) wynika, że przez tereny zamknięte rozumie się tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych. Zgodnie z art. 4 ust. 2 a powołanej ustawy tereny zamknięte są ustalane przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych w drodze decyzji. W decyzji określone są także granice tereny zamkniętego.

Zgodnie z Decyzją nr (...) z 27. III. 2014 Ministra Infrastruktury i (...) wydaną w oparciu o powołany art. 4 ust. 2 a ustawy prawo geodezyjne i kartograficzne, w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych ( Dz Urzędowy (...) z 2014, poz. 25 ) uznaje się za tereny zamknięte, zastrzeżone ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, tereny na których są usytuowane linie kolejowe określone w załączniku do decyzji, stanowiącym tomy 1-16. Załącznik określa granice i powierzchnie terenów zamkniętych według podziału administracyjnego i ewidencji gruntów, przy czym granice działek ewidencyjnych są granicami terenów zamkniętych. Pod poz. 2565 tomu 2 załącznika do wymienionej decyzji wymieniono działkę ewidencyjną nr (...) w Z..

Z przepisu art. 4 ustawy z 28. III. 2003 o transporcie kolejowym ( Dz U z 2003, poz. 789 ) wynika, że pod pojęciem „infrastruktura kolejowa” rozumieć należy linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy a także do utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury. „Obszar kolejowy” to określony działkami ewidencyjnymi obszar, na którym usytuowane są linie kolejowe oraz inne budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych a także służące do obsługi przewozu osób i rzeczy. Z przywołanych uregulowań ustawy o transporcie kolejowym należy wnioskować zdaniem sądu, że **na tzw. obszarze kolejowym możliwa jest realizacja tylko infrastruktury kolejowej** ( tak wyrok WSA w Warszawie z 28. III. 2007 wydany w sprawie (...) SA/WA 256 / 07 ). Nie ma wprawdzie przepisu, który pozwalałby przyjąć, że teren kolejowy jako teren zamknięty to res extra commercium ( choć zgodnie z art. 18 ust. 3 ustawy z 8. IX. 2000 o komercjalizacji i restrukturyzacji pp (...) – DZ U z 2017, poz. 680, nie podlega sprzedaży mienie wchodzące w skład linii kolejowej o państwowym znaczeniu ) a zatem grunt wyłączony z obrotu, albo że istnieje zakaz ustawowy realizacji określonych inwestycji na tym terenie zamkniętym, ale ponieważ tereny te są tworzone ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, należy zdaniem sądu w niniejszej sprawie dokonać oceny **czy ustanowienie żądanej służebności i obciążenie działki nr (...) służebnością nie będzie godzić w cel, dla którego opisana strefa ochronna ( teren zamknięty ) została ustanowiona. Celem tym jest bezpieczeństwo i obronność państwa.** Nie jest przy tym istotne czy faktycznie tego rodzaju działalność jest tam wykonywana, czy też nie. Wystarczające jest przeznaczenie terenów na ten cel, bez konieczności podejmowania jakiegokolwiek aktywności w tym zakresie ( podobnie : M. K., Tereny zamknięte ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa ustanawiane przez organy administracji rządowej, I. Novum (...) ). Nie bez znaczenia pozostają tu zdaniem sądu uregulowania rozporządzenia Rady Ministrów z 17. IV. 2013 w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym ( Dz U z 2013, poz. 569 ). Pod nr 24 załącznika do wskazanego rozporządzenia zawierającego wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe, ujęta jest linia nr 27 przebiegająca przez sporną działkę nr (...).

Z mocy przepisu art. 145 § 3 kc sąd rozważający zasadność obciążenia gruntu służebnością drogi koniecznej zobligowany jest brać pod uwagę także **interes społeczno – gospodarczy**. Działka nr (...) to teren kolejowy ( w myśl załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z 29. III. 2001 ) lub obszar kolejowy ( w myśl art. 4 pkt 8 ustawy z 28. III. 2003 o transporcie kolejowym ), przez który przebiega linia kolejowa o znaczeniu państwowym, który nadto jest jednocześnie terenem zamkniętym w myśl wymienianej wyżej Decyzji nr (...) Ministra Infrastruktury i (...) z uwagi na obronność i bezpieczeństwo państwa. Jak wskazano wyżej na terenie spornej działki z uwagi na jej charakter ( obronność i bezpieczeństwo państwa ) możliwa jest realizacja tylko infrastruktury kolejowej. Ustawodawca mając na uwadze względy bezpieczeństwa szczegółowo reguluje także dostęp do obszaru

kolejowego wskazując w art. 58 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, że wstęp na obszar kolejowy dozwolony jest tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę - nie ma zatem charakteru powszechnego. Jest ograniczony i dotyczy jedynie tych miejsc, które zostały wyznaczone przez zarządcę. Przyjmuje się, że ustawowa zasada zakazu wstępu na teren kolejowy jest konsekwencją uznawania działalności kolejowej za z natury niebezpieczną w każdym czasie i miejscu ( tak : Komentarz do ustawy o transporcie kolejowym pod red. M. Wierzbowskiego, Warszawa 2014 ). Zakaz swobodnego wstępu na obszar kolejowy może wynikać z prowadzonych prac budowlano – remontowych czy modernizacyjnych. Jest to istotne w kontekście ewentualnych inwestycji na działce stanowiącej obszar kolejowy. Linia kolejowa nr 27 relacji N. – T. jest objęta planami przebudowy obejmującymi m.in. przebudowę i dyslokację przystanków w celu poszerzenia dostępu do komunikacji kolejowej a nadto przebudowę spornej linii do parametrów linii dwutorowej na odcinku ok. 44 km z T. do L.. Inwestycja ta jest wpisana do aktualizowanego Krajowego Programu (...) do roku 2023 pod pozycją 30 jako inwestycja rezerwowa na lata 2014 – 2020. Przyszła inwestycja zakłada zwiększenie prędkości pociągów na tej trasie. Charakter inwestycji w kontekście uznania linii za linię o znaczeniu państwowym świadczy o tym, że są to inwestycje o szczególnym, państwowym znaczeniu.

W tych okolicznościach w ocenie sądu ustanowienie żądanej służebności na działce (...) naruszyłyby interes społeczno – gospodarczy i godziłyoby w bezpieczeństwo i obronność a zatem w cel, dla którego działka nr (...) została uznana za teren zamknięty. Z jednej strony mogłoby uniemożliwić lub poważnie utrudnić realizację przyszłych inwestycji o znaczeniu państwowym. Z drugiej strony wykonywanie służebności w tego rodzaju okolicznościach mogłoby być niemożliwe lub stwarzać poważne zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego. Subiektywne odczucie wnioskodawcy, że korzystnie przez niego z działki nr (...) dotychczas nie spowodowało zagrożenia dla ruchu kolejowego, nie przesądza niestety o tym, że do takiego zagrożenia nie doszło lub nie może dojść w przyszłości. Usytuowanie drogi, po której poruszałyby się pojazdy samochodowe w pasie linii kolejowej, tuż przy drodze kolejowej, niewątpliwie zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu kolejowego, pasażerów oraz kierowców. Planowana modernizacja zwiększy prędkość przejeżdżających tamtędy pociągów, co w jeszcze większym stopniu zagrozi bezpieczeństwu ewentualnych uczestników ruchu drogowego. W konsekwencji potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego na tym odcinku istotnego ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa oraz z uwagi na co najmniej utrudnienia w realizacji przyszłych inwestycji o charakterze istotnym także dla obronności, zwiększenie użyteczności nieruchomości władnącej w żadnej mierze nie przewyższy uszczerbku wynikłego ze zmniejszenia użyteczności ( przede wszystkim w jej aspekcie obronnym ) nieruchomości obciążonej.

Z tych przyczyn w oparciu o powołane wyżej przepisy oraz art. 145 § 3 kc postanowiono jak w pkt I postanowienia.

Wydatki w sprawie wyniosły 131,- zł i objęły koszt dojazdu na oględziny obu nieruchomości. Ponieważ wnioskodawca był zwolniony od kosztów tylko w zakresie połowy opłaty należnej od wniosku ( k. 39 ), sąd obciążył go wskazanymi wydatkami w oparciu o przepis art. 520 § 1 kpc. O pozostałych kosztach w oparciu o ten sam przepis orzeczono w pkt IV orzeczenia.

W zakresie, w jakim był od kosztów zwolniony, koszty te poniesie Skarb Państwa, o czym orzeczono w pkt III postanowienia na podstawie art. 100 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.