

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 8 marca 1973 r.

w sprawie bocznic kolejowych.

Na podstawie art. 24 i art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. z 1970 r. Nr 9, poz. 76 i z 1971 r. Nr 12, poz. 115) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Eksploatacja bocznic kolejowych jest ekonomicznie uzasadniona, jeżeli w okresie rocznym przewiduje się na niej naładunek i wyładunek, zwane dalej „obro-

tem”, średnio co najmniej 10 wagonów na dobę w przeliczeniu na wagony dwuosiove.

2. Właściwa miejscowo dyrekcja okręgowa kolei państwowych, zwana dalej „dyrekcją”, może w zależności od warunków lokalnych zezwolić na eksploatację istniejącej

bocznicę kolejowej, jeżeli przeciętny dzienny obrót w ciągu roku wynosi mniej niż 10, lecz nie mniej niż 3 wagony na dobę w przeliczeniu na wagony dwuosiove.

3. W razie eksploatacji bocznic przez zakład pracujący sezonowo przeciętną dzienną liczbę wagonów oblicza się dla danego sezonu.

4. Dyrekcja może zezwolić na eksploatację bocznic, mimo że przeciętny obrót wagonów jest niższy od określonego w ust. 1, jeżeli ze względu na:

- 1) specjalne właściwości towarów (płyny i gazy przewożone w cysternach, materiały niebezpieczne, przedmioty o rozmiarach przekraczających skrajnie na drogach kołowych itp.) przewóz ich innymi środkami transportu jest niemożliwy lub niewskazany,
- 2) wymagania władz sanitarnych albo odbiorców krajowych lub zagranicznych towarów spożywcze, łatwo psujące się, wrażliwe na warunki atmosferyczne lub wymagające specjalnego zabezpieczenia przed zakażeniem muszą być przeładowywane bezpośrednio z magazynów do wagonów, a inny rodzaj transportu nie jest technicznie i ekonomicznie bardziej uzasadniony.

§ 2. Bocznicą powinna mieć front ładunkowy zapewniający przyjęcie wszystkich nadchodzących wagonów oraz tory o długości i w układzie umożliwiającym bezkolizyjny obrót wagonów i prace manewrowe. Bocznicę nowo budowaną lub modernizowaną powinny mieć warunki do formowania i przyjmowania pociągów marszrutowych.

§ 3. 1. Bocznicą kolejową powinna być wyposażona w odpowiednie urządzenia mechaniczne, zapewniające sprawne i terminowe ładowanie towarów do każdego rodzaju wagonu towarowego oraz ustalanie ich wagi.

2. Wymagań co do urządzeń wagowych nie stosuje się za zgodą dyrekcji, jeżeli obrót nie przekracza 10 wagonów na dobę lub jeżeli przesyłki nie wymagają ważenia.

§ 4. 1. Punkt zdawczo-odbiorczy wyznacza dyrekcja, a posiadacz bocznic oznacza ten punkt według wskazań właściwej jednostki organizacyjnej przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (PKP).

2. Długość torów należących do punktu zdawczo-odbiorczego powinna być dostosowana do ilości wagonów podstawianych i zabieranych z bocznic. W wypadkach uzasadnionych dużym obrotem wagonów posiadacz bocznic powinien na żądanie dyrekcji zapewnić do grupowania oddzielne tory zdawcze i oddzielne tory odbiorcze oraz tory pomocnicze, jeżeli pozwalają na to warunki terenowe.

§ 5. Dyrekcja może wyrazić zgodę na eksploatację bocznic kolejowej odgałęziającej się od kolei wąskotorowej, nie spełniającej warunków określonych w § 1—4.

§ 6. 1. Inwestor, który ubiega się o uzyskanie zgody dyrekcji na budowę lub przebudowę bocznic, podaje we wniosku:

- 1) nazwę i adres posiadacza bocznic oraz oznaczenie bocznic, nazwę i adresy ewentualnych współużytkowników bocznic, usytuowanie należących do nich zakładów oraz ich udział w przywozie i wywozie ładunków,
- 2) informacje o:
 - a) zasadniczym charakterze działalności zakładu ze wskazaniem, czy działalność zakładu ma charakter stały, czy sezonowy (z podaniem okresu),
 - b) rodzaju bocznic (stacyjna, szlakowa) i usytuowaniu rozjazdów odgałęziających się od torów przedsiębiorstwa PKP,

- c) rodzaju środków trakcyjnych obsługujących bocznicę do punktu zdawczo-odbiorczego i sposobie obsługi bocznic poza punktem zdawczo-odbiorczym,
 - d) lokalizacji magazynów i placów składowych posiadacza bocznic i ewentualnych jej współużytkowników,
 - e) znaczeniu bocznic w pracy transportowej zakładu ze wskazaniem ilości i rodzaju wywożonych i przywożonych towarów w okresie początkowym i w perspektywie co najmniej 10 lat oraz zapotrzebowania na wagony z podziałem na ich rodzaje w okresie bezpośrednio po zakończeniu inwestycji i po pełnym rozruchu zakładu,
 - f) organizacji przywozu i wywozu (grupy wagonów, marszruty) oraz relacjach przewozu towarów z bocznic i na bocznicę,
 - g) udziale transportu niekolejowego w zewnętrznej obsłudze transportowej zakładu eksploatującego bocznicę,
 - h) systemie transportu wewnętrznego, jego powiązaniu z transportem zewnętrznym (z uwzględnieniem pojemności magazynów i placów składowych oraz możliwości wysyłania i przyjmowania towarów w jednostkach ładunkowych), a także o rodzaju środków transportowych należących do zakładu i służących do transportu zewnętrznego,
 - i) istniejącej i przewidywanej sieci dróg kołowych wewnątrz zakładu i wiążące punkty ładunkowe z ogólną siecią dróg, przy założeniu przywozu i wywozu towarów samochodami w strefie właściwej dla tego rodzaju transportu,
 - j) dotychczasowej organizacji obsługi transportowej zakładu przez poszczególne gałęzie transportu,
- 3) organizację prac ładunkowych na bocznic i stopień jej mechanizacji ze wskazaniem rodzajów i ilości urządzeń do ładowania towarów,
 - 4) przewidywane:
 - a) rozmiary nierównomierności przewozów, uwzględniając maksymalne ich spiętrzenia i rezerwy w zdolności ładunkowej bocznic,
 - b) sposoby ważenia przesyłek oraz rodzaj i ilość urządzeń ważących przy założeniu, że ważenie powinno następować w zasadzie w trakcie wykonywania czynności ładunkowych,
 - c) sposoby rozładowywania towarów zamrażniętych,
 - d) rozwiązania umożliwiające czyszczenie i naprawę wagonów,
 - e) urządzenia biurowe, socjalne i telekomunikacyjne przeznaczone dla zatrudnionych na terenie bocznic pracowników przedsiębiorstwa PKP.
 2. Do wniosku inwestor dołącza szkic bocznic z naniesionymi na nim punktami ładunkowymi, stałymi składowiskami (magazynami) oraz drogą kołową, łączącą te składowiska ze stacyjnymi torami ogólnego użytku.
 3. W sprawach dotyczących budowy i przebudowy bocznic kolejowej na terenach podlegających administracji morskiej inwestor uzgadnia swe poczynania z właściwym urzędem morskim.
- § 7. 1. Dyrekcja może w każdym czasie dokonać przebudowy torów bocznic i urządzeń służących do jej eksploatacji i utrzymania, znajdujących się na obszarze przedsiębiorstwa PKP, oraz zażądać od posiadacza bocznic przeprowadzenia takich inwestycji na pozostałej części bocznic, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu. Roboty związane z tymi inwestycjami wykonują:

1) na obszarze przedsiębiorstwa PKP:

- a) przedsiębiorstwo PKP na koszt posiadacza bocznicy lub
- b) posiadacz bocznicy za zgodą dyrekcji,

2) poza obszarem przedsiębiorstwa PKP — posiadacz bocznicy.

2. O zamierzonych robotach dyrekcja zawiadamia posiadacza bocznicy co najmniej na 45 dni przed ich rozpoczęciem, podając termin rozpoczęcia i ukończenia tych robót.

3. Posiadacz bocznicy może dokonać przebudowy bocznicy jedynie za zgodą dyrekcji i na warunkach przez nią określonych.

4. Jeżeli zmiany układu torów i urządzeń na bocznicy zostały spowodowane zmianami torów stacyjnych, koszty związane z przebudową bocznicy w granicach obszaru przedsiębiorstwa PKP ponosi to przedsiębiorstwo, a pozostałe — posiadacz bocznicy. Jeżeli wskutek przebudowy bocznicy przez jej posiadacza zachodzi potrzeba przebudowy stacji, koszty przebudowy na obszarze przedsiębiorstwa PKP ponosi to przedsiębiorstwo lub posiadacz bocznicy w zależności od umowy zawartej w tym przedmiocie.

5. Przystosowanie urządzeń sieciowych przedsiębiorstwa PKP do zwiększonych zadań przewozowych związanych z obsługą bocznicy obciąża to przedsiębiorstwo w zakresie przygotowania dokumentacji oraz realizacji rozbudowy tych urządzeń z własnych środków finansowych.

6. Przebudowa przez przedsiębiorstwo PKP torów bocznicy na obszarze tego przedsiębiorstwa lub poza granicami tego obszaru wymaga uzgodnienia z posiadaczem bocznicy.

§ 8. 1. Dyrekcja wyraża zgodę na budowę lub przebudowę bocznicy po stwierdzeniu na podstawie danych określonych w § 6, że eksploatacja bocznicy będzie celowa i konieczna i że bocznicą będzie odpowiadała warunkom określonym w § 1—3 i w § 4 ust. 2.

2. Zgodę na połączenie bocznicy z siecią przedsiębiorstwa PKP wydaje dyrekcja po całkowitym zakończeniu budowy bocznicy i przedłożeniu przez inwestora:

- 1) protokołu odbioru końcowego stwierdzającego prawidłowe wykonanie inwestycji,
- 2) pozwolenia na użytkowanie bocznicy, wydanego przez właściwy organ państwowego nadzoru budowlanego,
- 3) protokołu komisji wyznaczonej przez dyrekcję stwierdzającego, że bocznicą odpowiada wymaganiom technicznym, gwarantującym bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego.

§ 9. Bocznicą i urządzenia służące do jej eksploatacji powinny być utrzymywane w stanie umożliwiającym kursowanie wagonów i lokomotyw przedsiębiorstwa PKP wszystkich serii.

§ 10. 1. Roboty wchodzące w zakres bieżącej konserwacji części bocznicy i urządzeń znajdujących się na obszarze przedsiębiorstwa PKP wykonuje to przedsiębiorstwo na koszt posiadacza bocznicy, a na pozostałej części — posiadacz bocznicy we własnym zakresie.

2. Dyrekcja może zastrzec, że konserwację części bocznicy znajdującej się na obszarze przedsiębiorstwa PKP będzie wykonywał posiadacz bocznicy, z wyłączeniem konserwacji rozjazdów odgałęziających się od torów przedsiębiorstwa PKP i urządzeń zabezpieczenia ruchu.

3. Opłaty za bieżącą konserwację części bocznicy i urządzeń, o których mowa w ust. 1, dyrekcja pobiera co kwartał ryczałtem z góry według obowiązujących stawek.

4. Roboty inne niż określone w ust. 1 oraz usługi związane z utrzymaniem i eksploatacją bocznicy przedsiębiorstwo PKP wykonuje na warunkach uzgodnionych z posiadaczem bocznicy i za pobraniem opłat według obowiązujących stawek.

§ 11. Jeżeli na wniosek posiadacza bocznicy dyrekcja zatrudnia pracowników do wyłącznej obsługi bocznicy, posiadacz bocznicy zwraca koszty wynagrodzenia tych pracowników.

§ 12. 1. W razie unieruchomienia bocznicy na żądanie jej posiadacza na okres do trzech miesięcy dyrekcja wykonuje nadal wszystkie roboty i usługi należące do bieżącej konserwacji bocznicy, przewidziane w umowie bocznicowej.

2. Jeżeli przewidywany okres unieruchomienia bocznicy przekracza trzy miesiące, posiadacz bocznicy lub dyrekcja mogą żądać jej zamknięcia na stałe bądź do oznaczonego terminu. W razie czasowego zamknięcia bocznicy dyrekcja wykonuje odpłatnie jedynie czynności należące do bieżącej konserwacji rozjazdu łączącego bocznicę z torami przedsiębiorstwa PKP.

3. Ponowne otwarcie ruchu na bocznicy po okresie zamknięcia przekraczającym trzy miesiące może nastąpić za zgodą dyrekcji, po uprzednim komisyjnym stwierdzeniu, że bocznicą spełnia warunki przewidziane w zarządzeniu.

§ 13. Posiadacz bocznicy wynajmuje od przedsiębiorstwa PKP użytkowaną wyłącznie przez siebie część bocznicy, położoną na obszarze tego przedsiębiorstwa. Jeżeli bocznicą jest współużytkowana przez osoby trzecie, umowę najmu zawiera posiadacz bocznicy (główny użytkownik).

§ 14. Ruch kolejowy na bocznicy odbywa się według przepisów określonych w umowie bocznicowej.

§ 15. Dyrekcja może czasowo ograniczyć lub wstrzymać ruch kolejowy na bocznicy:

- 1) za wypowiedzeniem na 45 dni naprzód w razie remontu lub przebudowy bocznicy lub torów do niej prowadzących,
- 2) natychmiast w razie klęski żywiołowej lub awarii powodującej wstrzymanie pracy na okres dłuższy niż 24 godziny.

§ 16. Przedsiębiorstwo PKP może używać za zgodą posiadacza bocznicy torów bocznicy położonych poza obszarem przedsiębiorstwa PKP, uiszczając opłatę według stawek określonych w taryfie kolejowej za zajęcie torów, chyba że to zajęcie zostało spowodowane koniecznością podstawienia wagonów dla posiadacza bocznicy lub jej współużytkowników.

§ 17. 1. Osoby trzecie mogą używać bocznicy za zgodą dyrekcji i posiadacza bocznicy. Posiadacz bocznicy odpowiada za wypełnienie przez osobę trzecią warunków określonych przez dyrekcję.

2. Dyrekcja za zgodą posiadacza bocznicy może zezwolić osobom trzecim na wybudowanie odgałęzienia od bocznicy lub toru przecinającego się z torami bocznicy. Warunki współużytkowania bocznicy powinny być określone w umowie między posiadaczem bocznicy a osobą trzecią. Z chwilą zaprzestania przez przedsiębiorstwo PKP obsługi bocznicy, osoba trzecia traci prawo do współużytkowania bocznicy na dotychczasowych warunkach.

§ 18. W zakresie nie uregulowanym zarządzeniem posiadacza bocznicy obowiązują przepisy dotyczące budowy i eksploatacji bocznic.

§ 19. Bocznic kolejowe, które nie spełniają warunków określonych w zarządzeniu, podlegają likwidacji w trybie i terminach ustalonych przez dyrekcję.

§ 20. Zarządzenie nie ma zastosowania do bocznic użytkowanych przez Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Państwową Radę Gospodarki Materiałowej i Przedsiębiorstwo Magazynowe Transportu Handlu Zagranicznego „Magnazet”.

§ 21. Stosownie do art. 48 ust. 2 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. z 1970 r. Nr 9, poz. 76 i z 1971 r. Nr 12, poz. 115) traci moc uchwała nr 185 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 2 czerwca 1960 r. w sprawie eksploatacji i utrzymania bocznic kolejowych.

§ 22. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1973 r.

Minister Komunikacji: *M. Zajtryd*