

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 19 stycznia 1933 r.,

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Rolnictwa i Reform Rolnych, Przemysłu i Handlu oraz Poczty i Telegrafów, w sprawie użycia dróg publicznych do przeprowadzania kolei, tramwajów, przewodów elektrycznych, wodociągów, gazociągów, urządzeń odwodniających i do innych urządzeń.

Na podstawie art. 9 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) zarządza się, co następuje:

I. Postanowienia ogólne.**§ 1.**

Dróg publicznych (§ 1 rozporządzenia z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg — Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 611) można używać do przeprowadzania na nich kolei, tramwajów, przewodów elektrycznych, wodociągów, gazociągów, urządzeń odwodniających, stacji benzynowych i innych urządzeń naziemnych, nadziemnych i podziemnych, pod warunkami w niniejszym rozporządzeniu przewidzianymi.

§ 2.

Władze, powołane w myśl innych właściwych przepisów do udzielania uprawnień lub pozwoleń na zakładanie urządzeń, o których mowa w § 1, udzielać ich będą przy uwzględnieniu postanowień niniejszego rozporządzenia.

Jeżeli na zakładanie wspomnianych urządzeń nie jest już wymagane — w myśl innych obowiązujących przepisów — uprawnienie lub pozwolenie władzy, można na drogach publicznych zakładać wspomniane urządzenia tylko na podstawie pozwolenia, którego z zachowaniem warunków niniejszego rozporządzenia udzielają: odnośnie do dróg państwowych — właściwa wojewódzka władza administracji ogólnej, odnośnie do innych dróg publicznych — organ zarządzający tego związku komunalnego, do którego należy budowa i utrzymanie odnośnej drogi, stosownie do postanowień ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr. 6 z r. 1921, poz. 32).

Władze, uprawnione do udzielania zezwoleń, są obowiązane przed jego udzieleniem zasięgać opinii władz i urzędów zainteresowanych ze względu na już istniejące urządzenia na drogach publicznych, w każdym zaś wypadku właściwej Dyrekcji Poczty i Telegrafów.

II. Postanowienia szczegółowe.**1. Urządzenia kolejowe.****§ 3.**

Tor kolejowy można przeprowadzać na gruncie, stanowiącym przynależność drogi — poza poboczami (burtami) drogi — z zastrzeżeniem zachowania koniecznej przestrzeni gruntu na składowanie ziemi, błota lub kurzu, zgarniętego z drogi, na sadzenie drzew przydrożnych, na umieszczanie urządzeń telegraficzno - telefonicznych i słupów dla przewodów elektrycznych. Jeżeli szerokość wskazanego powyżej pasa gruntu poza poboczami jest niedostateczną dla przeprowadzenia kolei, a nadmierne koszty nabycia przyległych gruntów dla potrzeb kolei mogłyby udaremnić budowę samej kolei, można zezwolić na przeprowadzenie toru kolejowego na jednym z poboczy (burcie) drogi, pod warunkiem pozostawienia dla potrzeb ruchu drogowego — na drogach o twardej nawierzchni — co najmniej 1,5 m szerokości dotychczasowego pobocza drogi, a tam, gdzie istnieją miękkie letnie tory — co najmniej 2 m szerokości drogi letniej. Powyższe szerokości należy liczyć, gdy różnica poziomów szyny kolejowej i krawędzi jezdni

nie przekracza 0,30 m — od krawędzi jezdni drogowej do skrajni taboru kolejowego, a gdy — za zgodą zarządu drogowego — zostanie dopuszczona większa różnica poziomów szyny kolejowej i krawędzi jezdni drogowej — od krawędzi jezdni do podstawy nasypu lub górnej krawędzi wykopu kolejowego.

W wypadkach przeprowadzania toru kolejowego na jednym z poboczy (burcie) drogi drugie pobocze musi zostać wolne dla podziemnych kabli telegraficzno - telefonicznych i linii telegraficznych i telefonicznych oraz dla potrzeb drogowych.

Na drogach gruntowych państwowych i wojewódzkich powinna pozostać dla potrzeb ruchu drogowego — szerokość co najmniej 10 m, na innych zaś drogach gruntowych — szerokość co najmniej 6,5 m.

§ 4.

W razie umieszczenia toru kolejowego na jednym z poboczy drogi, należy zapewnić szybkie odprowadzanie wód z jezdni w stronę torowiska kolei poprzez zajęte pobocze — o ile potrzeba innego urządzenia nie będzie wywołana miejscowymi warunkami — zapomocą podłużnego rowka, oddzielającego część pobocza, pozostawionego dla ruchu drogowego od części pobocza, zajętego pod torowisko kolei oraz zapomocą poprzecznych odciągów poprzez torowisko kolei w ilości uzasadnionej rzeczywistą potrzebą.

§ 5.

W miejscowościach o charakterze miejskim lub podmiejskim o zwartem zabudowaniu, gdzie gęstość zabudowania nie pozwala na przeprowadzenie toru w sposób, określony w § 3, a cel przedsiębiorstwa kolejowego nie mógłby być inaczej osiągnięty, można z zastrzeżeniem postanowień § 8 zezwolić na przeprowadzenie toru kolejowego, o ile chodzi o przedsiębiorstwo użyteczności publicznej, na samej jezdni.

§ 6.

Urządzenia kolejowe na drogach publicznych powinny być w zasadzie jednotorowe. Na dwutorowe urządzenia można zezwolić na gruncie poza poboczami (burtami) drogi, jeżeli przestrzeń tego gruntu (§ 3) jest dostatecznie szeroka oraz w wypadkach, wymienionych w § 5.

§ 7.

W razie przeprowadzenia toru kolejowego na drodze publicznej powinno przedsiębiorstwo kolejowe urządzić swoim kosztem przejazd na skrzyżowaniu toru kolejowego ze wszystkimi istniejącymi drogami publicznymi oraz wjazdy na drogę z przyległych posiadłości w niezbędnej ilości.

Do wskazanych powyżej przejazdów i wjazdów mają zastosowanie odpowiednie przepisy rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Kolei z dnia 2 lipca 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniu dróg publicznych z kolejami żelaznymi (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 641).

§ 8.

W wypadkach określonych w § 5 ułożenie torowiska powinno być tego rodzaju, aby powierzchnia główki szyn była utrzymywana stale w poziomie przyległej nawierzchni jezdni.

W razie ułożenia toru kolejowego na jezdni o powierzchni tłuczniowej (szosa), część pasa jezdni drogowej wewnątrz szyn i nazewną szyn na szerokości co najmniej 0,30 m winna być zabrukowana.

§ 9.

Tor kolejowy powinien być przeprowadzany na tem poboczu drogi, które ze względu na warunki miejscowe okaże się do tego odpowiedniejsze.

Przeprowadzenie toru kolejowego poprzez jezdnię na przeciwległe pobocze drogi może nastąpić, jeżeli się okaże to nieuniknionem ze względu na miejscowe warunki. W tym przypadku mają odpowiednie zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Kolei z dnia 2 lipca 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniach dróg publicznych z kolejami żelaznymi (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 641).

§ 10.

Przedsiębiorstwu kolejowemu, korzystającemu z dróg publicznych, może być dozwolone użycie istniejących na drodze mostów drogowych na

umieszczenie na nich urządzeń kolejowych, jeżeli pozostała szerokość mostu będzie wystarczająca dla potrzeb ruchu drogowego. Obliczenie wytrzymałości mostu na obciążenie taborem kolejowym oraz ewentualne wzmocnienie konstrukcji mostowej powinno być dokonane staraniem i kosztem przedsiębiorstwa w porozumieniu z zarządem drogowym.

§ 11.

Urządzenia kolejowe wolno przeprowadzać w odległości conajmniej 70 cm od znajdujących się przy drodze budynków, ogrodzeń i innych stałych obiektów, zaś w odległości conajmniej 50 cm od słupów oddzielnie stojących i drzew, w obu wypadkach licząc do skrajni taboru kolejowego.

§ 12.

W razie przeprowadzania urządzeń kolejowych na drogach publicznych, powinny być zachowane istniejące aleje drzew przydrożnych.

Jeżeli wymaganiom tym nie można uczynić zadość, przedsiębiorstwo jest obowiązane ponieść koszty usunięcia drzew rosnących i zasadzenia odpowiedniej ilości nowych drzew, stosownie do postanowień rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 30 grudnia 1922 r. w przedmiocie sadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 8 z r. 1923 poz. 51).

Przedsiębiorstwo jest obowiązane ponieść koszty, związane z przestawieniem i przerobieniem istniejących urządzeń na drogach (§ 1), spowodowaniem przeprowadzeniem kolei lub późniejszą zmianą w urządzeniach kolejowych, oraz utrzymywaniem własnym kosztem wykonane wskutek budowy kolei — stosownie do przepisów niniejszego rozporządzenia — urządzenia, potrzebne dla zabezpieczenia trwałości drogi i bezpieczeństwa ruchu, jak również przyczyniać się do pokrycia ewentualnie zwiększonych wydatków utrzymania drogi, spowodowanych przez przeprowadzenie wspomnianych urządzeń. Niezależnie od powyższych obowiązków przedsiębiorstwo kolei elektrycznych ma obowiązek zastosować na swój koszt — na żądanie odpowiedniego Zarządu Poczty i Telegrafów — wszelkie środki ochronne dla zabezpieczenia przewodów telegraficznych i telefonicznych przed szkodliwymi wpływami prądu silnego.

2. Inne urządzenia.

§ 13.

Postanowienia §§ 3 i 5 mają odpowiednie zastosowanie do przeprowadzania urządzeń podziemnych z wyjątkiem podziemnych kabli telegraficzno - telefonicznych (§ 17).

Części urządzeń podziemnych, wychodzące na powierzchnię drogi (pobocza, jezdnie), powinny stanowić z drogą nieprzerwaną płaszczyznę i być obrukowane na szerokości conajmniej 20 cm, nakrywając zaś urządzenia podziemnych w płaszczyźnie drogi powinny posiadać powierzchnię szorstką, utrudniającą ślizganie się w porze zimowej.

§ 14.

Prowadzenie kolejek linowych ponad drogą publiczną jest dozwolone pod warunkiem zabezpieczenia ruchu na drodze zapomocą dachu ochronnego, zbudowanego przez przedsiębiorstwo na całej długości przebiegu kolejki ponad drogą (jezdnią i poboczami).

Wytrzymałość dachu powinna być taka, aby — biorąc pod uwagę opadnięcie wózka z pełnym ładunkiem na dach — nacisk nie był większy, niż 1/3 nacisku, przy jakim materiał dachu uległby zniszczeniu. Dolna krawędź dachu powinna się wznosić na wysokości 4,5 m ponad drogą (jezdnią i poboczami).

Filary, podtrzymujące dach ochronny, winny być tak umieszczone, aby droga na szerokości jezdni z poboczami była wolna dla ruchu kołowego i pieszego, rowy drogowe zaś wolne dla swobodnego przepływu wód. Dach ochronny o dwustronnym spadku poprzecznym najwyższej 2% -wym powinien mieć szerokość conajmniej dwa razy większą, niż największy wymiar wózka, powinien być zupełnie szczelny i zaopatrzony w rynny, odprowadzające wody deszczowe poza obręb drogi. Grzbiet dachu winien być usytuowany w jednej płaszczyźnie pionowej z linią kolejki. Bez względu na materiał użyty do budowy dachu i filarów, urządzenia te winny podlegać periodycznej kontroli najmniej raz do roku, uskuteczniającej przy udziale organów technicznych właściwego zarządu drogowego.

§ 15.

Postanowienia § 12 mają odpowiednie zastosowanie do wszelkich innych urządzeń, wymienionych w § 1 niniejszego rozporządzenia.

III. Postanowienia końcowe.

§ 16.

W razie dokonywania przez zarząd drogowy przebudowy drogi, zmiany profilu podłużnego, zmiany rodzaju nawierzchni lub innych robót, wynikających z ogólnego planu gospodarki drogowej, przedsiębiorstwo, używające dróg publicznych dla celów wymienionych w § 1 jest obowiązane wykonać własnym kosztem odpowiednie zmiany

w swoich urządzeniach z zachowaniem postanowień niniejszego rozporządzenia.

O ile rzeczono roboty miałyby pociągnąć za sobą konieczność przerwy w eksploatacji przedsiębiorstwa korzystającego z drogi, zarząd drogowy zawiadomi przedsiębiorcę o zamierzonych robotach na 30 dni przed rozpoczęciem tych robót.

§ 17.

Rozporządzenie niniejsze nie narusza w niczym przepisów odnoszących się do odległości budowli od dróg publicznych i co do ścieków przydrożnych oraz przepisów w sprawie prowadzenia linii telegraficznych i telefonicznych wzdłuż dróg publicznych.

§ 18.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Komunikacji:

(—) *M. Butkiewicz.*

Minister Spraw Wewnętrznych:

(—) *B. Pieracki.*

Minister Rolnictwa:

(—) *Ludkiewicz.*

Minister Przemysłu i Handlu:

(—) *Zarzycki.*

Minister Poczty i Telegrafów:

(—) *Boerner.*