

JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE UPOWAŻNIONE DO PROWADZENIA BADAŃ KONIECZNYCH DO UZYSKANIA ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI

- | | |
|---|--|
| 1. Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa
ul. Chłopickiego 50
04-275 Warszawa | 5. Instytut Elektrotechniki
ul. Pożaryskiego 28
04-703 Warszawa |
| 2. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Pojazdów Szynowych
ul. Warszawska 181
61-065 Poznań | 6. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
ul. Jagiellońska 80
03-215 Warszawa |
| 3. ABB Daimler Benz
ADtranz ZWUS sp. z o.o.
ul. Modelarska 12
40-142 Katowice | 7. Politechnika Śląska
Instytut Transportu
ul. Krasińskiego 8
40-019 Katowice |
| 4. Instytut Chemii Przemysłowej
ul. Rydygiera 8
50-249 Warszawa | |

476**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ**

z dnia 5 maja 1999 r.

w sprawie określenia odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, budynków lub budowli w sąsiedztwie linii kolejowych oraz sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych.

Na podstawie art. 46 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668) zarządza się, co następuje:

§ 1. Na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa lub krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego, z wyłączeniem gatunków drzew, których wysokość może przekroczyć 10 m.

§ 2. 1. Usytuowanie elementów ochrony akustycznej wzdłuż linii kolejowej powinno uwzględniać:

- 1) warunki topograficzne i zabudowy terenu objętego zasięgiem oddziaływania hałasu,
- 2) rodzaj przewozów (osób, rzeczy),
- 3) prędkość pociągów i ich częstotliwość,
- 4) geometrię drogi szynowej.

2. Odległość elementów ochrony akustycznej od linii kolejowej powinna wynikać z analizy uciążliwości powodowanych w środowisku hałasem emitowanym na danym odcinku linii kolejowej.

§ 3. Drzewa i krzewy oraz elementy ochrony akustycznej w sąsiedztwie przejazdów i przejść kolejowych powinny być usytuowane w odległości zapewniającej warunki widoczności przejazdów i przejść, określone w przepisach o warunkach technicznych, jakim powin-

ny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.

§ 4. 1. Roboty ziemne oraz budynki i budowle mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 20 m od granicy obszaru kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do wykonywanych przez zarząd kolei robót ziemnych oraz robót budowlanych przy budynkach i budowlach przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej.

§ 5. Dla zabezpieczenia linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi powinny być urządzone stałe lub przenośne zasłony odśnieżne w odległości zapewniającej skuteczną ochronę linii.

§ 6. 1. Stałe zasłony odśnieżne powinny być urządzone jako żywopłoty lub parkany.

2. Parkany jako stałe zasłony odśnieżne powinny być ustawiane jedynie wtedy, gdy ze względu na warunki miejscowe nie jest możliwe urządzenie żywopłotów.

§ 7. 1. Żywopłoty powinny być urządzone w dwóch rzędach w odległości od 0,5 m do 1,0 m jeden rząd od drugiego.

2. Pas gruntu pod żywopłotem wraz z pasami gruntu po obu jego stronach niezbędnymi do prac związa-

nych z jego utrzymaniem powinny mieć szerokość od 2 m do 3 m w zależności od rodzaju roślin w żywopłocie.

3. Żywopłoty powinny być możliwie gęste w celu skutecznego przeciwdziałania tworzeniu się śnieżnych zasp.

4. Żywopłoty powinny być utrzymywane w takiej wysokości, aby ograniczały nawiewanie śniegu na tory kolejowe w czasie zamieci śnieżnych.

5. Żywopłoty powinny być urządzone z roślin iglastych; urządzenie żywopłotów z roślin liściastych możliwe jest jedynie wtedy, gdy warunki siedliskowe nie gwarantują prawidłowego rozwoju gatunkom roślin iglastych.

6. Na terenach, gdzie linie kolejowe są szczególnie narażone na zamiecie śnieżne, powinny być urządzone dwa dwurzędowe żywopłoty; odległość między żywopłotami powinna wynosić od 6 m do 10 m, licząc od zewnętrznej krawędzi pasa przeznaczonego do jego utrzymania.

7. Skuteczność ochrony linii kolejowych przy pomocy żywopłotów liściastych można zwiększyć przez urządzenie obok siebie trzech żywopłotów dwurzędowych; odległość między żywopłotami powinna wynosić minimum 2 m jeden od drugiego, licząc od zewnętrznej krawędzi pasa przeznaczonego do jego utrzymania.

§ 8. Żywopłoty powinny być utrzymywane zgodnie z zasadami ochrony i pielęgnacji roślin.

§ 9. Parkany jako stałe zastony odśnieżne powinny być wykonywane z materiałów zapewniających trwałość i skuteczność parkanu.

§ 10. W miejscach, gdzie nie mogą być urządzone stałe zastony odśnieżne, należy ustawiać przenośne zastony odśnieżne.

§ 11. Przenośnych zaston odśnieżnych nie należy ustawiać i składować pod przewodami napowietrznych linii elektroenergetycznych oraz na obszarach w obrębie widoczności przejazdów i przejść kolejowych, określonych w przepisach, o których mowa w § 3.

§ 12. 1. Pasy przeciwpożarowe powinny być urządzone jako dwa równoległe do linii kolejowej pasy terenu, o szerokości co najmniej 2 m, oddalone od siebie od 10 m do 15 m i połączone ze sobą co 25 m do 50 m tej samej szerokości pasami poprzecznymi. Pierwszy pas terenu powinien być urządzony w odległości od 2 m do 5 m od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu linii kolejowej, a w razie występowania rowów bocznych — od zewnętrznej krawędzi tych rowów.

2. Pasy terenu, o których mowa w ust. 1, powinny być całkowicie oczyszczone z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej, a na gruntach torfiastych — posypane warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m, natomiast prostokąty powstałe między pasami terenu powinny być oczyszczone z krzewów, suchej ściółki i gałęzi oraz zadrzewione gatunkami roślin liściastych, jeśli warunki siedliskowe zapewniają prawidłowy ich rozwój.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej:

T. Syryjczyk

477

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 12 maja 1999 r.

w sprawie szczegółowych zasad współdziałania straży ochrony kolei z Policją i Strażą Graniczną.

Na podstawie art. 51 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668) zarządza się, co następuje:

§ 1. Straż ochrony kolei, wykonując zadania określone w art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668), współdziała z Policją i Strażą Graniczną.

§ 2. 1. Współdziałanie straży ochrony kolei z Policją polega w szczególności na:

- 1) wspólnym prowadzeniu działań porządkowych w celu zapewnienia porządku oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach szynowych,
- 2) organizowaniu i prowadzeniu wspólnych patroli,
- 3) współpracy przy zabezpieczaniu miejsca przestępstwa w celu niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów przed przybyciem organów uprawnionych do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia,

4) współpracy przy zabezpieczaniu miejsca wypadków kolejowych do czasu przybycia organów, o których mowa w pkt 3,

5) udzielaniu w miarę potrzeby pomocy przy doprowadzaniu do organów Policji sprawców przestępstw,

6) wzajemnym korzystaniu ze środków łączności, środków transportu i psów służbowych wraz z przewodnikiem podczas prowadzenia wspólnych działań lub ściganiu sprawców przestępstw,

7) organizowaniu wspólnych szkoleń funkcjonariuszy straży ochrony kolei i Policji oraz współpracy przy szkoleniu psów służbowych.

2. Komendanci straży ochrony kolei współdziałają z właściwymi komendantami terenowych organów Policji poprzez:

- 1) stałą wymianę informacji o zagrożeniach bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz porządku na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach szynowych,