

220.

Na mocy art. 44 Konstytucji ogłaszam ustawę następującej treści:

U S T A W A

z dnia 13 marca 1934 r.

o oddaleniu budowli, składów, zadrzewienia i robót ziemnych od linii kolejowych oraz o pasach ochronnych przeciwpożarowych i zasłonach odsnieżnych.

Art. 1. (1) Budowle ogniotrwałe można wznosić lub przebudowywać w odległości nie mniej niż 4 m, budowle nieogniotrwałe o ogniotrwałym pokryciu dachów w odległości nie mniejszej niż 20 m, budowle nieogniotrwałe o nieogniotrwałym pokryciu dachów i budowle, przeznaczone na składy materiałów łatwopalnych, w odległości nie mniejszej niż 30 m od osi najbliższego toru kolejowego. Przepisu powyższego, o ile dotyczy on budowli ogniotrwałych, nie stosuje się, jeżeli tory kolejowe są położone w wykopie o głębokości ponad 7 m.

(2) Budowle ogniotrwałe, przeznaczone na zakłady o większych paleniskach, jak kuźnie, odlewnie, suszarnie i t. p., można wznosić lub przebudowywać w odległości nie mniejszej niż 8 m od osi najbliższego toru kolejowego.

(3) Składy materiałów łatwopalnych, nie zabezpieczone przed iskrami parowozów, jak również przedmioty łatwopalne, powinny być oddalone co najmniej o 40 m od osi najbliższego toru kolejowego. Postanowienie to nie dotyczy zbiorów ziemioplodów w czasie ich uprzątania z pola.

Art. 2. Przy stawianiu składów olejów mineralnych, niezależnie od postanowień prawa budowlanego i przemysłowego oraz wydanych na ich podstawie rozporządzeń, a w szczególności przepisów o przechowywaniu i magazynowaniu olejów mineralnych przez zakłady przemysłowe, obowiązują następujące postanowienia:

1) Składy olejów mineralnych I i II klasy niebezpieczeństwa, określonych w powołanych wyżej przepisach, o pojemności do 50 tonn, można stawiać w odległości nie mniejszej niż 30 m od osi najbliższego toru kolejowego lub od budowli, służących celom eksploatacji kolei; przy pojemności takich składów ponad 50 tonn wskazaną odległość należy zwiększyć co najmniej do 50 m.

2) Składy olejów mineralnych III klasy niebezpieczeństwa o pojemności do 50 tonn można stawiać w odległości nie mniejszej niż 10 m od osi najbliższego toru kolejowego lub od budowli, służących celom eksploatacji kolei; przy pojemności takich składów ponad 50 tonn wskazaną odległość należy zwiększyć co najmniej do 20 m.

Art. 3. Jeżeli tory kolejowe są położone na nasypach, odległość budowli nieogniotrwałych, składów materiałów łatwopalnych, jako też składów olejów mineralnych od osi najbliższego toru kolejowego należy zwiększyć o 1,5 h, przy czym „h” jest różnicą poziomów krawędzi torowiska i terenu bu-

dowli; zwiększenie takie nie powinno przekraczać dwukrotnych odległości, określonych w art. 1 i 2.

Art. 4. Właściwa władza może, w przypadkach wyjątkowych po uzgodnieniu warunków z zarządem kolei, udzielać pozwoleń na wznoszenie lub przebudowywanie budowli i składów w odległości mniejszej od ustalonej w artykułach poprzedzających.

Art. 5. (1) W odległości mniejszej niż 4 m od granicy gruntu, będącego w zarządzie kolei, nie wolno robić rowów i wykopów dla wydobywania gliny, piasku, żwiru, kamieni, torfu i t. p. lub dla innego celu.

(2) Zarządowi kolei służy prawo zwiększenia lub zmniejszenia wymienionej w ust. (1) odległości w przypadkach, uzasadnionych właściwościami geologicznymi gruntu.

(3) Jeżeli na roboty, wymienione w ust. (1), wykonywane w odległości 4 do 20 m od granicy gruntu, będącego w zarządzie kolei, wymagane jest zezwolenie władzy administracji ogólnej, ma ona przed wydaniem zezwolenia zasięgnąć opinii właściwego zarządu kolei.

(4) Ograniczenia prawa poszukiwania i robót górniczych w pobliżu torów kolejowych normuje prawo górnicze.

Art. 6. (1) Grunty można zadrzewiać (zakrzewiać) w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi toru kolejowego.

(2) W przypadkach potrzeby usunięcia zadrzewienia (zakrzewienia), pogarszającego widzialność sygnałów i pociągów na przejazdach lub powodujących zasypanie śnieżne, powiatowa władza administracji ogólnej na wniosek zarządu kolei — po wysłuchaniu stron co do celowości usunięcia zadrzewienia (zakrzewienia) — zarządzi usunięcie zadrzewienia (zakrzewienia) za odszkodowaniem, ustalonym w trybie, określonym w art. 8.

(3) Jeżeli chodzi o usunięcie zadrzewienia (zakrzewienia) z państwowych gruntów leśnych dla celów kolei państwowych, zarząd kolei zwraca się bezpośrednio do władzy, pod której zarządem grunty te pozostają.

(4) Zarząd kolei może w przypadkach wyjątkowych zezwalać na zadrzewienie (zakrzewienie) gruntów oraz na pozostawienie zadrzewienia (zakrzewienia) w odległości mniejszej od wymienionej w ust. (1).

Art. 7. (1) Zarząd kolei ma prawo za odszkodowaniem ustalonym w trybie, określonym w art. 8, urządzać i utrzymywać na obcym gruncie pasy ochronne przeciwpożarowe i zasłony odsnieżne.

(2) Koszty urządzenia i utrzymywania pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odsnieżnych ponosi zarząd kolei, jednakże w przypadkach, gdy zadrzewienia (zakrzewienia), powodujące potrzebę pasów ochronnych przeciwpożarowych, powstały po wybudowaniu kolei, urządzenie i utrzymanie tych pasów oraz związane z tem koszty obciążają właścicieli zadrzewionych (zakrzewionych) gruntów.

(3) Sposób urządzania i utrzymywania pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odsnieżnych określi rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych oraz Rolnictwa i Reform Rolnych.

(4) Właściciele i użytkownicy gruntów, przylegających do kolei, są obowiązani dozwolić organom kolejowym wstępu na te grunty dla urządzenia i utrzymywania na nich pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odsnieżnych.

Art. 8. (1) Wysokość odszkodowania (art. 6 ust. (2) i art. 7 ust. (1)) ustala zarząd kolei w drodze porozumienia z osobami interesowanymi. W razie niedościa do porozumienia wysokość odszkodowania określa sąd.

(2) Wysokość odszkodowania za usunięcie zadrzewienia (zakrzewienia) z państwowych gruntów leśnych dla celów kolei państwowych (art. 6 ust. (3)) i za urządzenie pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odsnieżnych na tych gruntach (art. 7 ust. (1)) ustala się według zasad, obowiązujących w administracji lasów państwowych.

(3) Ustalanie wysokości odszkodowania nie wstrzymuje wykonania zarządzeń i robót, przewidzianych w art. 6 ust. (2) i (3) oraz w art. 7 ust. (1) i (4).

(4) Osobom, które naruszyły przepisy art. 1, 2, 3, 5 ust. (1), art. 6 ust. (1), nie należy się odszkodowanie za szkody, powstałe z powodu naruszenia tych przepisów.

Art. 9. W razie wykonywania budowli lub jakichkolwiek urządzeń i robót wzdłuż linii kolejowych wbrew przepisom ustawy niniejszej lub przepisom, na jej podstawie wydanym, właściwa władza na wniosek zarządu kolei zarządzi na koszt winnego doprowadzenie otoczenia kolei do stanu zgodnego z powyższymi przepisami.

Art. 10. Kto wznosi lub przebudowuje budowle lub składy, wykonywa roboty ziemne lub zadrzewia (zakrzewia) grunty wbrew przepisom ustawy niniejszej lub rozporządzeń, wydanych na jej podstawie, karany będzie w drodze administracyjnej aresztem do dwóch tygodni lub grzywną do 500 złotych, jeżeli nie podlega ukaraniu w myśl art. 399 — 407 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 202).

Art. 11. (1) Przepisy ustawy niniejszej nie dotyczą torów, służących wyłącznie do użytku zakładów przemysłowych oraz do innego użytku prywatnego, kolei miejskich, jako też kolei użytku publicznego trakcji niemechanicznej (konnej).

(2) Przepisy art. 1 ust. (1) i (3) oraz art. 2 nie dotyczą kolei o silniku mechanicznym nieparowym.

(3) Przepisy art. 1, 2, 3, 5 i 6 nie dotyczą budowli, składów, zadrzewienia i robót ziemnych, wykonywanych przez zarząd kolei na terenie kolejowym, oraz składania materiałów teletechnicznych tudzież robót, wykonywanych przez przedsiębior-

stwo państwowe „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”.

Art. 12. (1) Przepisy ustawy niniejszej nie dotyczą budowli i urządzeń, istniejących w chwili wejścia w życie ustawy niniejszej, nie odpowiadających jej przepisom, jeżeli budowle te i urządzenia powstały zgodnie z obowiązującymi dotychczas przepisami i nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Budowli tych nie można rozbudowywać i przebudowywać bez zezwolenia właściwej władzy, uzgodnionej z zarządem kolei.

(2) W przypadkach, gdy po wejściu w życie ustawy niniejszej zajdzie konieczność usunięcia istniejących budowli ze względów bezpieczeństwa ruchu kolejowego, usunięcie to może być dokonane tylko w drodze przeprowadzenia postępowania wyłączeniowego na zasadach ogólnych.

Art. 13. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Komunikacji i Ministrowi Spraw Wewnętrznych stosownie do zakresu ich działania w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami.

Art. 14. (1) Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1934 r.

(2) Jednocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie dotychczasowe przepisy, wydane w przedmiotach, unormowanych ustawą niniejszą.

(3) W szczególności tracą moc obowiązującą: 1) dekret niemieckiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Robót Publicznych z dnia 23 lipca 1892 r. o zażegnaniu niebezpieczeństwa pożaru przy wznoszeniu budowli i składaniu materiałów w pobliżu kolei (Ministerialblatt für die innere Verwaltung 351, EV, B, 93 z 1892 r.);

2) §§ 99 — 101 rozporządzenia cesarskiego o porządku ruchu kolei żelaznych (Eisenbahnbetriebsordnung) z dnia 16 listopada 1851 r. (Dz. u. p. austr. z 1852 r. Nr. 1);

3) §§ 25 — 27 rozporządzenia Ministerstwa Handlu z 25 stycznia 1879 r. (Dz. u. p. austr. Nr. 19);

4) art. 153 ogólnej ustawy z 1906 r. o rosyjskich kolejach żelaznych i załączone doń przepisy o budowlach, składach, robotach ziemnych i zadrzewieniu w pobliżu linii dróg żelaznych wraz z późniejszymi zmianami;

5) art. 1 pkt. 1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 599) co do wydawania przez Ministra Komunikacji przepisów o oddaleniu od terytorjum kolejowego budynków i składów materiałów oraz o szerokości pasa ogniochronnego.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *J. Jędrzejewicz*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*