

## 124

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 2 kwietnia 1962 r.

**w sprawie zadrzewiania gruntów i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie kolei oraz urządzania i utrzymania zasłon odśnieżnych i pasów ochronnych przeciwpożarowych.**

Na podstawie art. 33 ust. 2 i art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. Nr 54, poz. 311) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia mają zastosowanie do kolei użytku publicznego i do kolei użytku niepublicznego.

§ 2. Grunty można zadrzewiać (zakrzewiać) w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego.

§ 3. Zadrzewianie (zakrzewianie) gruntów położonych w sąsiedztwie przejazdów kolejowych normują przepisy o skrzyżowaniu linii kolejowych z drogami publicznymi.

§ 4. Zarząd kolei może zezwalać na zadrzewienie (zakrzewienie) gruntów oraz na pozostawienie zadrzewienia (zakrzewienia) w odległości mniejszej od wymaganej w § 2, jeżeli to nie będzie zagrażało bezpieczeństwu ruchu.

§ 5. 1. W odległości mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego nie wolno wykonywać wszelkiego rodzaju robót ziemnych.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do robót ziemnych, wykonywanych przy budowie obiektów inżynierskich, jednak sposób i warunki wykonywania tych robót ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa obiektom budowlanym zaliczonym do budownictwa specjalnego w zakresie komu-

nikacji kolejowej powinny być w każdym przypadku uzgodnione z właściwym zarządem kolei.

3. Zarządowi kolei służy prawo zwiększenia lub zmniejszenia odległości, o której mowa w ust. 1, w przypadkach uzasadnionych właściwościami geologicznymi gruntu.

4. Jeżeli na roboty ziemne, określone w ust. 1, wykonywane w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego wymagane jest zezwolenie organu administracji państwowej, organ ten przed wydaniem zezwolenia powinien zasięgnąć opinii zarządu kolei.

§ 6. Dla zabezpieczenia toru przed zawianiem i od zasp śnieżnych powinny być urządzone zasłony odśnieżne stałe, przenośne lub prowizoryczne w takiej odległości od osi toru, aby tworzący się przy nich odkład śnieżny nie dosięgał toru.

§ 7. Stałe zasłony odśnieżne należy urządzać w postaci żywoplotów i parkanów. Zasadniczo — jako zasłony odśnieżne — należy zakładać żywoploty; parkany mogą być ustawiane jedynie tam, gdzie warunki miejscowe nie zezwalają na założenie żywoplotów.

§ 8. Żywoploty należy zakładać w dwóch rzędach, w odległości od 50 cm do 1 m jeden od drugiego. Pas gruntu pod żywoplotem wraz z pasami gruntu po obu stronach żywoplotu, niezbędnymi dla prac związanych z jego pielęgnowaniem, powinien mieć szerokość od 2 do 3 m, w zależności od rodzaju roślin w żywoplotcie. Żywoploty powinny być możliwie gęste, aby mogły skutecznie osłabiać siłę wiatru i przeciwdziałać tworzeniu się zasp śnieżnych. Należy dążyć, aby wysokość żywoplotu wynosiła 2 m, nie powinna jednak przekraczać 1/10 odległości między torem i żywoplotem. Zasadniczo należy zakładać żywoploty iglaste; żywoploty liściaste należy stosować tylko tam, gdzie żywoploty iglaste ze względu na rodzaj gleby nie mogłyby się dobrze rozrastać. Na terenach, na których obszar kolejowy specjalnie jest narażony na zamiecie śnieżne, należy zakładać podwójne dwurzędowe żywoploty w odległości od 6 m do 10 m, licząc od zewnętrznej krawędzi pasa przeznaczonego do pielęgnowania żywoplotu. Skuteczność ochrony torów kolejowych za pomocą żywoplotów liściastych można w koniecznych przypadkach powiększyć również przez zasadzenie obok siebie trzech żywoplotów dwurzędowych w odległości od 2 do 2,5 m jeden od drugiego, licząc od zewnętrznej krawędzi pasa przeznaczonego do pielęgnowania żywoplotu.

§ 9. Żywoploty powinny być utrzymywane zgodnie z zasadami racjonalnej pielęgnacji tego rodzaju roślin.

§ 10. Parkany — jako stałe zasłony odśnieżne — należy wykonywać ze słupów żelbetowych i tarcz żelbetowych lub wyjątkowo drewnianych.

§ 11. W miejscach, na których nie mogły być urządzone stałe zasłony odśnieżne, należy ustawić przenośne zasłony odśnieżne w postaci drewnianych tarcz mających kształt przesłanki parkanu sztachetowego, przede wszystkim z wikliny, chrustu liściastego, okorków (odpadów drzewnych) i cienkich żerdzi.

§ 12. 1. Po okresie zimowym przenośne zasłony odśnieżne należy składować w sposób zabezpieczający je przed pożarem.

2. Przenośnych zasłon odśnieżnych nie wolno ustawiać lub składować pod przewodami sieci napowietrznej oraz w obrębie trójkątów widzialności przejazdów określonych w przepisach o skrzyżowaniu linii kolejowych z drogami publicznymi.

§ 13. Prowizoryczne zasłony odśnieżne należy urządzać z gałęzi, z mat słomianych, ze słotek lub z

zwałów śnieżnych; zasłony te można stosować wyjątkowo w razie braku stałych lub przenośnych zasłon odśnieżnych.

§ 14. 1. W obrębie lasów powinny być urządzone z obu stron linii kolejowych, z wyjątkiem przewidzianym w ust. 2 oraz w § 15, pasy ochronne przeciwpożarowe, w celu zabezpieczenia lasów od pożarów, które mogłyby powstać od iskier parowozów.

2. Nie należy zakładać pasów ochronnych przeciwpożarowych przy liniach kolejowych:

- 1) na których przewóz odbywa się całkowicie trakcją elektryczną lub motorową,
- 2) biegnących przez tereny leśne bagniste.

§ 15. Potrzebę zakładania pasów ochronnych przeciwpożarowych na gruntach leśnych nie stanowiących własności Państwa ustala komisja złożona z przedstawicieli zarządu kolei, administracji lasów państwowych, właściwego do spraw leśnictwa organu prezydium powiatowej (miejskiej miasta stanowiącego powiat miejski, dzielnicowej w mieście wyłączonym z województwa) rady narodowej i komendy wojewódzkiej straży pożarnej; komisję tę powołuje zarząd kolei.

§ 16. Pasy ochronne przeciwpożarowe, o których mowa w § 14, powinny składać się z dwóch drózek o szerokości od 1,0 do 1,5 m każda, przeprowadzonych równoległe do linii kolejowej w odległości od 10 do 15 m jedna od drugiej i łączonych ze sobą co 25—50 m drózkami poprzecznymi tej samej szerokości, co i podłużne; pierwsza drózka, równoległa do linii kolejowej, powinna być założona w odległości od 2 do 5 m od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu; drózki powinny być całkowicie oczyszczone do gleby mineralnej od wszelkiej roślinności, na gruntach zaś torfiastych posypane warstwą piasku o grubości 1—2 cm; prostokąty między drózkami powinny być trwale utrzymywane w uprawie lesnej; odnowienie tych prostokątów powinno być wykonywane przez fachowy personel administracji lasów państwowych; wybór gatunku drzew, tj. liściastych czy iglastych, zależy od rodzaju gleby. Gałęzie drzew powinny być obcinane w ten sposób, aby zwisające końce gałęzi nie znajdowały się niżej niż 1,5 m nad ziemią, w młodych zaś drzewach należy obcinać tylko suche gałęzie; poza tym prostokąty należy oczyszczać z krzewów, suchej ściółki, gałęzi itp. materiału łatwopalnego; podcinanie gałęzi drzew wykonuje personel fachowy administracji lasów państwowych na koszt zarządu kolei.

§ 17. 1. W drzewostanach o dużym zagrożeniu pożarowym oraz w miejscowościach, w których występują silne wiatry lub tor kolejowy biegnie nasypem, należy założyć dodatkowy pas ochronny przeciwpożarowy w oparciu o drugą podłużną drózkę.

2. Potrzebę założenia dodatkowego pasa ustala, na wniosek właściwego okręgowego zarządu lasów państwowych, komisja wymieniona w § 15.

§ 18. Prace przy oczyszczaniu pasów ochronnych przeciwpożarowych powinny być zakończone do dnia 31 marca każdego roku; ze względu na lokalne warunki klimatyczne i terenowe okres ten może być o 21 dni przedłużony.

§ 19. 1. O zakończeniu prac związanych z urządzeniem oraz oczyszczeniem pasów ochronnych przeciwpożarowych zarząd kolei zawiadamia w terminie 7 dni właściwe nadleśnictwo lasów państwowych, które protokolarnie stwierdza wykonanie tych prac.

2. Jeżeli zakrzewienie (zakrzewienie) powodujące potrzebę urządzenia pasów ochronnych przeciwpożarowych nastąpiło po wybudowaniu kolei, zobowiązanym do zawiado-

mienia administracji lasów państwowych o zakończeniu prac, o których mowa w ust. 1, jest właściciel zadrzewionych (zakrzewionych) gruntów.

§ 20. W razie suszy odcinki najbardziej zagrożone powinny być kontrolowane przez leśne patrole przeciwpożarowe powoływane przez zarząd kolei. Przy ustalaniu terenu działania leśnych patroli przeciwpożarowych powinien być nawiązany i utrzymany kontakt z administracją lasów państwowych co do współpracy przy wystawianiu patroli.

§ 21. W odległości mniejszej niż 50 m od osi skrajnego toru kolejowego nie wolno pozostawiać ściętych drzew, stosów drewna opałowego, gałęzi, chrustu itp.

§ 22. Znaki ostrzegawcze na słupach teletechnicznych, wskazujące maszynistom odcinki niebezpieczne pod wzglę-

dem zagrożenia pożarowego, powinny być odnawiane do dnia 31 marca każdego roku. Do malowania tych słupów należy używać farby niezmywalnej przez opady atmosferyczne.

§ 23. Przepisy § 2 i § 5 nie dotyczą zadrzewienia (zakrzewienia) i robót ziemnych, wykonywanych przez zarząd kolei na obszarze kolejowym.

§ 24. Traci moc rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 września 1934 r. o urządzaniu i utrzymywaniu pasów ochronnych przeciwpożarowych i zasłon odśnieżnych (Dz. U. Nr 84, poz. 759).

§ 25. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: w z. *D. Tarantowicz*