

403

ZARZĄDZENIE MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 25 października 1960 r.

zmieniające zarządzenie z dnia 17 czerwca 1960 r. w sprawie ustanowienia roku kalendarzowego jako roku obrachunkowego w budownictwie.

Na podstawie § 3 i § 12 uchwały nr 45 Rady Ministrów z dnia 21 lutego 1958 r. w sprawie zasad i trybu wprowadzenia nowej organizacji w budownictwie (Monitor Polski Nr 16, poz. 99) oraz w związku z ustaleniem roku kalendarzowego rokiem obrachunkowym w budownictwie zarządza się, co następuje:

§ 1. W § 7 ust. 2 zarządzenia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 17 czerwca 1960 r. w sprawie ustanowienia roku kalendarzowego jako

roku obrachunkowego w budownictwie (Monitor Polski Nr 71, poz. 331) wyrazy: „nie później niż” zastępuje się wyrazami: „nie wcześniej niż”.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1960 r.

Minister Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych:

w z. W. Kopeć

404

ZARZĄDZENIE PRZEWODNICZĄCEGO KOMITETU BUDOWNICTWA, URBANISTYKI I ARCHITEKTURY

z dnia 23 listopada 1960 r.

w sprawie ustalenia odległości transportu zewnętrznego materiałów dla celów kosztorysowania robót budowlano-montażowych.

Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 6 lit. e) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 sierpnia 1960 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury (Dz. U. Nr 38, poz. 225) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Dla materiałów, których ceny ustalone są w odpowiednich cennikach zbytu, a w związku z tym i w Cenniku materiałów budowlanych dla celów kosztorysowania, bez kosztów transportu kolejowego według zasady cen loco wagon stacja załadowania lub loco środek transportu podstawiony przez odbiorcę — odległość niezbędnego transportu kolejowego lub samochodowego ustala się odrębnie co do każdego materiału w wielkości średniej dla poszczególnych przedsiębiorstw budowlano-montażowych z uwzględnieniem wyjątków określonych w § 2. Ustalona średnia odległość transportu obowiązuje w odniesieniu do wszystkich robót wykonywanych przez dane przedsiębiorstwo.

2. Wyliczenie średniej odległości powinno być oparte na odpowiednich dokumentach przewozowych jednostki zaopatrzeniowej przedsiębiorstwa i określać:

- dla transportu kolejowego — odległość od stacji załadowania producenta do położonej najbliższej magazynu przyobiektowej stacji kolejowej, zdolnej do przyjmowania odpowiedniej ilości przesyłek wagonowych,
- dla bezpośredniego transportu samochodowego — najkrótszą odległość pomiędzy miejscem pobrania materiału (wytwórnia) a magazynem przyobiektowym.

3. Obliczeniem średniej ważonej należy objąć całkowitą masę towarową danego materiału transportowaną w okresie roku poprzedzającego wyliczenia, z uwzględnieniem wyjątków podanych w ust. 4 i w § 2.

4. W czwartym kwartale 1960 r. wyliczenia średniej odległości dokonuje się na podstawie dokumentów przewozowych za trzeci kwartał 1960 r., w styczniu 1961 r. zaś na podstawie dokumentów przewozowych za drugie półrocze 1960 r.

5. Ustalone średnie odległości obowiązują przy opracowywaniu danych wyjściowych do kosztorysowania przez okres najbliższego roku. W styczniu każdego roku dokonuje się ponownych obliczeń według wyników ubiegłego roku kalendarzowego na zasadach podanych w ust. 2. Zaktualizowane ustalenia stosuje się jedynie do założeń kosztorysowych opracowywanych od dnia 1 lutego danego roku (dla nowych budynków). Założenia kosztorysowe opracowane uprzednio, jak również na ich podstawie sporządzona dokumentacja kosztorysowa nie podlegają korekcie, chyba że uzasadnia to wielkość zmian powstałych w transporcie materiałów. Przeróbkę kosztorysów dopuszcza się tylko w przypadkach, gdy budowa jest nie rozpoczęta w momencie dokonania ponownych wyliczeń lub zaawansowanie robót jest niewielkie. Koszt preceny uprzednio opracowanej dokumentacji pokrywa strona, na której życzenie nastąpiła precena.

6. W razie występowania transportu mieszanego, tj. częściowo kolejowego i częściowo samochodowego bezpośredniego (od miejsca pobrania do magazynu przyobiektowego) dla tych samych rodzajów materiałów, stosuje się następującą zasadę obliczania średniej ważonej:

- jeżeli 80% lub więcej danego materiału przewozi się transportem kolejowym, przyjmuje się, że średnia ważona odległość transportu kolejowego, obliczona w stosunku do ilości materiału rzeczywiście przewożonej tym transportem, obowiązuje w odniesieniu do całkowitej masy danego materiału,
- jeżeli 80% lub więcej danego materiału przewozi się bezpośrednim transportem samochodowym, odległość oblicza się analogicznie jak pod lit. a), lecz w odniesieniu do transportu samochodowego,
- jeżeli transport kolejowy bądź bezpośredni samochodowy obejmuje mniej niż 80% ogólnej ilości danego materiału, średnią ważoną odległość transportu ustala się dla tego rodzaju transportu, który dotyczy

przeważającej ilości materiału, przeliczając odległości pozostałego transportu według relacji kosztów transportu przeważającego ilościowo, zgodnie z przykładem podanym w załączniku nr 1 do zarządzenia. Przy przeliczaniu odległości transportu samochodowego na odległość transportu kolejowego jako przeważającego uwzględnia się tylko koszt wydłużenia transportu samochodowego na odległość wynikającą z różnicy między odległością od miejsca pobrania do magazynu przyobiektowego a odległością od najbliższej stacji kolejowej do magazynu przyobiektowego.

7. Pisma stwierdzające odległości i rodzaje transportu dla poszczególnych materiałów podpisuje kierownik jednostki zaopatrzeniowej i dyrektor przedsiębiorstwa.

8. Odpis pisma, o którym mowa w ust. 7, załącza się do protokołu danych wyjściowych.

9. Zobowiązuje się wszystkie przedsiębiorstwa państwowe do przesyłania odpisów pism, o których mowa w ust. 7, do Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury (Departament Norm Budowlano-Montażowych) w terminie do 15 lutego każdego roku.

§ 2. 1. Z obliczeń średniej odległości transportu kolejowego i samochodowego wyłącza się:

- a) roboty polegające na montażu maszyn i urządzeń przemysłowych, roboty elektroenergetyczne i telekomunikacyjne,
- b) prefabrykaty betonowe i żelbetowe wielkowymiarowe dla budownictwa uprzemysłowionego mieszkaniowego i przemysłowego bez względu na ich ciężar oraz prefabrykaty o ciężarze ponad 500 kg we wszelkich pozostałych rodzajach budownictwa,
- c) materiały dla obiektów przydzielonych przedsiębiorstwu do realizacji poza rejonem jego działalności.

2. Ponadto z obliczeń średniej odległości transportu kolejowego i samochodowego mogą być wyłączone materiały dla robót inżynierskich lądowych i wodnych, komunikacyjnych i mostowych, a w szczególności tych, do których zastosowano kalkulację indywidualną kosztów transportu zgodnie z punktem 9.2.3. instrukcji o kosztorysowaniu robót budowlano-montażowych na podstawie katalogów scalonych norm kosztorysowych, cenników montażu maszyn i urządzeń oraz cenników robót elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych, wprowadzonej przez § 1 ust. 1 zarządzenia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 21 czerwca 1960 r. w sprawie podstaw sporządzania kosztorysów na roboty budowlano-montażowe wykonywane po dniu 30 czerwca 1960 r. (Monitor Polski Nr 59, poz. 282).

3. Przy obliczaniu średniej odległości transportu w sposób określony w § 1 wyłącza się prefabrykaty oraz materiały dla budów wymienionych w ust. 1 i 2 niniejszego paragrafu, ustalając dla nich indywidualne odległości transportu i stosując przepisy podane w § 1 ust. 7, 8 i 9.

§ 3. W miejscowościach, w których istnieją wydzielone jednostki zaopatrzeniowe, przepisy § 1 stosuje się odpowiednio do tych jednostek, a średnie ważone odległości transportu ustala się dla wszystkich przedsiębiorstw obsługiwanych przez daną jednostkę zaopatrzeniową.

§ 4. W razie wątpliwości co do prawidłowości wyliczeń odległości ewentualne spory w tych sprawach powinny być rozstrzygane w trybie przewidzianym do rozstrzygania tzw. sporów przedumownych.

§ 5. Zarządzenie nie dotyczy materiałów dla robót remontowych budowlanych i remontowych instalacyjnych ujętych w cenniku nr 51/A/60 zatwierdzonym przez § 1 ust. 1 pkt 5 zarządzenia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 21 czerwca 1960 r. powołanego w § 2 ust. 2, dla których ceny w cenniku odpowiednio zwiększono o koszty średniego transportu kolejowego, oraz wyrobów kowalsko-ślusarskich i gazów technicznych, których ceny dla celów kosztorysowania ustalone są łącznie ze średnim kosztem transportu.

§ 6. Jeżeli dla robót realizowanych w 1960 r. oraz robót przechodzących na rok 1961 nie zostały uzgodnione aneksy do założeń kosztorysowych w zakresie odległości i rodzaju środków transportu materiałów przed wejściem w życie niniejszego zarządzenia, przedsiębiorstwa wykonawcze zobowiązane są do ustalenia i doręczenia zainteresowanym inwestorom pism, o których mowa w § 1 ust. 7, do dnia 17 grudnia 1960 r.

§ 7. 1. Podstawowe materiały posiadające ceny loco wagon stacja załadowania wymienione są w załączniku nr 2 do zarządzenia.

2. Grupowanie materiałów dla określenia odległości transportu przeprowadzać należy według podziału podanego w tym załączniku.

§ 8. Zarządzenie obowiązuje przy ustalaniu założeń kosztorysowych sporządzanych po dniu jego ogłoszenia. Pozostają jako obowiązujące wszystkie dotychczasowe ustalenia dla obiektów, grup obiektów i rejonów.

§ 9. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Przewodniczący Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury: S. Pietrusiewicz

Załącznik nr 1 do zarządzenia Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia 23 listopada 1960 r. (poz. 404).

PRZYKŁAD WYLICZENIA ŚREDNIEJ WAŻONEJ ODLEGŁOŚCI TRANSPORTU KOLEJOWEGO I SAMOCHODOWEGO BEZPOŚREDNIEGO DLA MATERIAŁÓW O CENIE ZAKUPU NIE OBEJMUJĄCEJ KOSZTÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO (LOCO WAGON STACJA ZAŁADOWANIA BĄDŹ LOCO ŚRODEK PODSTAWIONY PRZEZ ODBIORCĘ)

1. Za podstawę obliczenia przyjmuje się pełną masę towarową danego materiału, z wyjątkiem prefabrykatów oraz materiałów dla budów wydzielonych zgodnie z § 2 zarządzenia.

2. Obliczeniem należy objąć:

2.1. transport kolejowy;

2.2. wydłużenie transportu samochodowego przy pobieraniu materiału bezpośrednio od dostawcy, tj. całkowitą odległość transportu samochodowego pomniejszoną o odległość od stacji kolejowej do magazynu przyobiektowego.

3. Obliczenia średniej ważonej dokonuje się odrębnie dla transportu kolejowego i odrębnie dla wydłużenia transportu samochodowego.

4. Dla obliczenia średniej ważonej odległości należy stosować następujący wzór:

$$X = \frac{A_1 a_1 + A_2 a_2 + \dots + B_1 b_1 + B_2 b_2 + \dots + C_1 c_1 + C_2 c_2}{A + B + C}$$

w którym:

A, B, C itd. — oznaczają ilości materiałów otrzymane z poszczególnych zakładów (pełny przydział materiałowy),

A_1, A_2, B_1, B_2 itd. — oznaczają poszczególne ilości kierowane do poszczególnych miejsc przeznaczenia (suma $A_1 + A_2$ itd. powinna dać wielkość = A ; przy transporcie kolejowym należy łączyć budowy, które odbierają ładunki z tej samej stacji przeznaczenia),

a_1, a_2, b_1, b_2 itd. — oznaczają poszczególne odległości transportu (przy transporcie samochodowym poszczególne wydłużenie lub skrócenie transportu w porównaniu z odległością od najbliższej stacji kolejowej).

5. Przykład wyliczenia średniej odległości dla cegły pełnej:

5.1. Założenia:

5.1.1. Całość zakupu cegły w III kwartale 1960 r. wyniosła 125 mln sztuk, z czego:

z cegielni I — 27 mln sztuk, w tym:
6 mln sztuk transportowano 183 km koleją
8 " " " 245 km "
10 " " " 295 km "
3 " " " 35 km samochodem (budowa 1),

z cegielni II — 32 mln sztuk, w tym:
11 mln sztuk transportowano 295 km koleją
12 " " " 145 km "
5 " " " 37 km samochodem (budowa 2)
4 " " " 45 km " (budowa 3),

z cegielni III — 18 mln sztuk, w tym:
11 mln sztuk transportowano 27 km samochodem (budowa 4)
5 " " " 32 km " (budowa 5)
2 " " " 12 km " (budowa 6),

z cegielni IV — 8 mln sztuk,
które transportowano 23 km samochodem (budowa 7),

z cegielni V — 40 mln sztuk, w tym:
12 mln sztuk transportowano 183 km koleją
17 " " " 258 km "
8 " " " 392 km "
3 " " " 47 km samochodem (budowa 1),

5.1.2. Położenie budów w stosunku do stacji kolejowej:
— budowa 1 i 3 — do 5 km (odległość kosztorysowa)
— budowa 2, 4, 5 — do 10 km " "
— budowa 6, 7 — do 15 km " "

5.2. Wyliczenie:

5.2.1. Transport kolejowy:

$(6 \times 183 + 8 \times 245 + 10 \times 295 + 11 \times 295 + 12 \times 145 + 12 \times 183 + 17 \times 258 + 8 \times 392) : (6 + 8 + 10 + 11 + 12 + 12 + 17 + 8) = 247 \text{ km} = 250 \text{ km}$.

5.2.2. Wydłużenie bezpośredniego transportu samochodowego ponad odległość od najbliższej stacji kolejowej:
 $[3(35 - 5) + 5(37 - 10) + 4(45 - 5) + 11(27 - 10) + 5(32 - 10) + 2(12 - 15) + 8(23 - 15) + 3(47 - 5)] : (3 + 5 + 4 + 11 + 5 + 2 + 8 + 3) = 21 \text{ km} = \text{około } 25 \text{ km}$.

5.2.3. Średnia ważona transportu kolejowego i wydłużenia bezpośredniego transportu samochodowego przy 84 mln sztuk cegieł przewiezionych transportem kolejowym i 41 mln sztuk cegieł przewiezionych transportem samochodowym.

Przy cenach transportu:

12,10 zł/t — transport kolejowy na 50 km,
1,09 zł/t — dopłata za każde następne 10 km,
7,90 zł/t — dopłata do transportu samochodowego za każde 5 km.

Udział %: transport kolejowy $84 \times 100 : 125 = 67\%$
transport samochodowy $41 \times 100 : 125 = 33\%$

Wyliczenie wartości średniej:

$0,67(12,10 + 20 \times 1,09) = 22,70$
 $0,33 \times 7,90 \times 5 = 13,05$

r a z e m : 35,75 zł/t.

5.2.4. Obliczenie średniej ważonej odległości transportu kolejowego, uwzględniającej wpływ wydłużenia transportu samochodowego:

$\frac{35,75 - 12,10}{1,09} \times 10 + 50 = 267 \text{ km}$.

Załącznik nr 2 do zarządzenia Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia 23 listopada 1960 r. (poz. 404).

SPIS PODSTAWOWYCH MATERIAŁÓW O CENIE LOCO WAGON STACJA ZAŁADOWANIA

1. Wielkowymiarowe prefabrykaty betonowe i żelbetowe.*)
2. Pozostałe prefabrykaty betonowe i żelbetowe, z wyjątkiem wyrobów azbestocementowych.
3. Wyroby ceramiczne, z wyjątkiem dachówek, gąsiorów, pustaków Akermana, kafli, terrakoty, glazury, płytek przyborskich i wyrobów kamionkowych.
4. Kamień.
5. Kostka kamienna i krawężniki kamienne.
6. Grysy, tłuźceń i kliniec.
7. Piasek.
8. Żwir i pospółka.
9. Żużel.
10. Bloki budowlane z wapienia.
11. Mączka ceglana.
12. Torf.
13. Faszyna i leszczyna.

*) Dotyczy indywidualnych wyliczeń odległości.