

- b) nr 128, 142, 235, 236, 261 i 262, położone na terenie województwa bydgoskiego,
- c) nr 68, 69, 70 i 71, położone na terenie województwa gdańskiego,
- d) nr 21, 289, 301 i 303, położone na terenie województwa kieleckiego,
- e) nr 16, położony na terenie województwa krakowskiego,
- f) nr 152 i 153, położone na terenie województwa lubelskiego,
- g) nr 32 i 33, położone na terenie województwa łódzkiego,
- h) nr 242 i 300, położone na terenie województwa olsztyńskiego,
- i) nr 119, 120, 149 i 150, położone na terenie województwa opolskiego,

- j) nr 261, 273, 276, 324 i 325, położone na terenie województwa poznańskiego,
- k) nr 53, położony na terenie województwa rzeszowskiego,
- l) nr 311 i 476, położone na terenie województwa warszawskiego,
- m) nr 186, 187 i 188, położone na terenie województwa zielonogórskiego.

§ 2. Zasady zagospodarowania łowieckiego oraz pozyskania zwierzyny na terenie ośrodków hodowli zostaną ustalone osobnym zarządzeniem.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego: w z. J. Grudziński

### 305

#### ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 25 października 1965 r.

#### w sprawie szczegółowych zasad tworzenia i form zaplecza technicznego transportu samochodowego.

Na podstawie art. 1 i art. 2 pkt 1 i 9 dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (Dz. U. Nr 7, poz. 58) oraz § 4 ust. 2 uchwały nr 287 Rady Ministrów z dnia 16 września 1964 r. w sprawie koncentracji i usprawnienia towarowego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 71, poz. 334) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy zarządzenia obowiązują uspołecznione jednostki organizacyjne, prowadzące transport samochodowy.

§ 2. 1. Przepisy zarządzenia ustalają szczegółowe zasady tworzenia i modernizacji oraz formy działania zaplecza technicznego transportu samochodowego prowadzonego przez jednostki, wymienione w § 1, w zakresie obiektów do postoju i przechowywania pojazdów samochodowych, obiektów do obsługi samochodów oraz obiektów do zaopatrywania samochodów, określonych w części I pkt 1.4. lit. a), b) i c) Normatywu technicznego projektowania budownictwa zaplecza technicznego motoryzacji, ustalonego zarządzeniem nr 202 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 9 listopada 1964 r. (Dziennik Budownictwa z 1965 r. Nr 1, poz. 1) i zwanego dalej „normatywem”.

2. Zarządzenie nie dotyczy tworzenia i prowadzenia przez jednostki wymienione w § 1 zakładów naprawy pojazdów samochodowych, silników i zespołów (część I pkt 1.2. trzy zdania ostatnie normatywu).

3. Zarządzenie nie reguluje zasad tworzenia i prowadzenia zaplecza technicznego dla sprzętu przeładunkowego, maszyn roboczych i urzędzeń spedycyjno-magazynowych.

4. Zarządzenie nie dotyczy zaplecza technicznego ciągników używanych w transporcie pracującym na potrzeby rolnictwa i leśnictwa.

§ 3. Przedsiębiorstwa i inne jednostki nietransportowe dla swych gospodarstw samochodowych lub zakładów transportu samochodowego oraz przedsiębiorstwa transportowe dla potrzeb własnych i swych oddziałów lub innych placówek terenowych mogą tworzyć i prowadzić obiekty wymienione w § 2 ust. 1, z zachowaniem przepisów § 4 ust. 3

uchwały nr 287 Rady Ministrów z dnia 16 września 1964 r. w sprawie koncentracji i usprawnienia towarowego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 71, poz. 334), zwanej dalej „uchwałą”, oraz z uwzględnieniem następujących zasad:

- 1) powierzchnia miejsca przechowywania pojazdów samochodowych, zwanych dalej „pojazdami”, powinna odpowiadać liczbie przechowywanych pojazdów i powinna być obliczona przy zastosowaniu zasad ustalonych dla garaży w części II pkt 3.4. normatywu,
- 2) budownictwo garaży samochodowych należy ograniczyć do potrzeb wynikających z:
  - a) konieczności przechowywania pojazdów typu wszelkiego rodzaju pogotowia (ratunkowego, technicznego itp.),
  - b) konieczności przechowywania pojazdów specjalnych lub z nadwoziem specjalizowanym, w których wartość nadwozia przekracza wartość podwozia z silnikiem, albo pojazdów specjalnych z zamontowanymi na nich na stałe aparatami znacznej wartości,
  - c) konieczności utrzymania części taboru w stanie natychmiastowej gotowości do wyjazdu (np. część taboru w jednostkach prowadzących regularną komunikację lub wykonujących usługi przewozowe, warunkujące terminowe zaopatrzenie ludności,
  - d) konieczności zabezpieczenia taboru samochodowego znajdującego się w pobliżu zakładów przemysłowych wydzielających szkodliwe substancje przed niszczącym działaniem czynników chemicznych,
- 3) stacje paliw można tworzyć w zajezdniach lub przy zajezdniach liczących co najmniej 40 pojazdów napędzanych jednym rodzajem paliwa, z tym że na każde zajęte 100 pojazdów napędzanych danym rodzajem paliwa należy przewidywać jeden dystrybutor; w jednostkach organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Rolnictwa oraz w spółdzielniach zrzeszonych w Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, zlokalizowanych poza granicami administracyjnymi miast, stacje paliw można tworzyć w zajezdniach lub przy zajezdniach liczących co najmniej 25 pojazdów,

o jakich mowa wyżej; odstępstwą od określonego wyżej wymagania 40 pojazdów, napędzanych jednym rodzajem paliwa, dopuszczalne są za zgodą właściwego organu wykonawczego porozumienia branżowego transportu samochodowego (§ 4 ust. 3 uchwały); stacje paliw należy lokalizować w miejscach umożliwiających łatwy dostęp do tych stacji; projekt utworzenia stacji paliw powinien być zaopiniowany przez właściwe terenowo wojewódzkie przedsiębiorstwo Centrali Produktów Naftowych,

- 4) wybór typu zajezdni (część IV pkt 2.1.2. normatywu) zależy od liczby przechowywanych i obsługiwanych pojazdów silnikowych oraz od możliwości korzystania na danym terenie z usług zaplecza technicznego o szerszym lub pełnym zakresie czynności, należące do:
- jednostek podległych tej samej jednostce nadrzędnej,
  - jednostek kooperujących w ramach porozumienia branżowego w transporcie samochodowym,
  - publicznego zaplecza technicznego motoryzacji.

§ 4. 1. Przy tworzeniu, budowie i prowadzeniu odpowiednich typów zajezdni (cz. IV pkt 2.1.2. normatywu) należy kierować się następującymi zasadami:

- dla pojazdów silnikowych w liczbie od 25 do 40 włącznie można prowadzić:
  - zajezdnię typu I,
  - zajezdnię typu II — o ile odległość od zaplecza technicznego mogącego wykonywać dla niej obsługi i naprawy o pełnym zakresie czynności, zwana dalej „odległością od zaplecza”, przekracza 60 km,
  - zajezdnię typu III — o ile odległość od zaplecza przekracza 90 km,
- dla pojazdów silnikowych w liczbie 41 do 75 włącznie można prowadzić:
  - zajezdnię typu I,
  - zajezdnię typu II — o ile odległość od zaplecza przekracza 25 km,
  - zajezdnię typu III — o ile odległość od zaplecza przekracza 60 km,
- dla pojazdów silnikowych w liczbie 76 do 120 włącznie można prowadzić:
  - zajezdnię typu II,
  - zajezdnię typu III — o ile odległość od zaplecza przekracza 60 km,
- dla pojazdów silnikowych w liczbie 121 do 200 włącznie można prowadzić:
  - zajezdnię typu II,
  - zajezdnię typu III — o ile odległość od zaplecza przekracza 25 km,
- dla ponad 200 pojazdów silnikowych można prowadzić zajezdnię typu III, bez względu na odległość od zaplecza.

2. Przy stosowaniu zasad ustalonych w ust. 1 dopuszcza się nieznaczne odchylenia dotyczące odległości od zaplecza, uzasadnione warunkami lokalnymi.

3. Od zasad ustalonych w ust. 1 można stosować odchylenia w odniesieniu do zajezdni przeznaczonych dla pojazdów użytkowanych w transporcie technologicznym lub specjalizowanym — w uzgodnieniu z właściwym organem porozumienia branżowego transportu samochodowego, zgodnie z § 4 ust. 3 uchwały.

4. Dla jednostek, których pojazdy samochodowe pracują stale w trudnych warunkach eksploatacyjnych, dopuszcza się stosowanie zajezdni typu o jeden stopień wyższego.

§ 5. 1. Przedsiębiorstwa transportowe, posiadające oddziały lub inne placówki terenowe, obowiązują przy tworzeniu, budowie nowych i prowadzeniu zajezdni samochodowych stosowanie zasady wielostopniowej organizacji zaplecza technicznego transportu samochodowego, z zachowaniem zasad ustalonych w § 4 ust. 1. Zgodnie z tym:

- pojazdy zgrupowane w otwartych miejscach przechowywania lub garażach obsługiwane są przez zajezdnię typu I lub bezpośrednio typu II i III odpowiednio do zakresów prac wykonywanych w tych zajezdniach,
- pojazdy zgrupowane w zajezdni typu I obsługiwane są w zakresie przekraczającym prace wykonywane w tej zajezdni przez zajezdnię typu II lub bezpośrednio przez zajezdnię typu III, odpowiednio do zakresów prac wykonywanych w tych zajezdniach,
- pojazdy zgrupowane w zajezdni typu II obsługiwane są w zakresie przekraczającym wykonywane w niej prace przez zajezdnię typu III.

2. Obsługa pojazdów w zakresie przekraczającym prace wykonywane w zajezdni może być wykonywana w publicznych stacjach obsługi lub w ramach kooperacji w stacjach obsługi uczestników porozumienia branżowego w transporcie samochodowym.

§ 6. Zasady określania liczby stanowisk obsługowo-naprawczych w zajezdniach w zależności od liczby obsługiwanych pojazdów silnikowych oraz orientacyjne wysokości limitów, jakie powinny być przyznawane na budowę obiektów zaplecza technicznego, ustalone są w załączniku do niniejszego zarządzenia.

§ 7. Przepisy zarządzenia nie dotyczą resortów obrony narodowej i spraw wewnętrznych oraz jednostek więziennictwa, zakładów poprawczych i schronisk dla nieletnich podległych Ministrowi Sprawiedliwości.

§ 8. Traci moc § 27 ust. 5 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 grudnia 1963 r. w sprawie planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej i naprawy pojazdów samochodowych i przyczep (Monitor Polski z 1964 r. Nr 6, poz. 28 i Nr 60, poz. 281).

§ 9. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1966 r.

Minister Komunikacji: *P. Lewiński*

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. (poz. 305).

#### ZASADY OKREŚLANIA LICZBY STANOWISK OBSŁUGOWO-NAPRAWCZYCH W ZAJEZDNI W ZALEŻNOŚCI OD LICZBY OBSŁUGIWANYCH POJAZDÓW SILNIKOWYCH ORAZ WYSOKOŚĆ LIMITÓW NA BUDOWĘ OBIEKTÓW ZAPLECZA TECHNICZNEGO

1. Liczba stanowisk obsługowo-naprawczych zależy od rodzaju obsługiwanego taboru, intensywności jego eksploatacji, warunków pracy pojazdów oraz zmienności i liczby pracowników zatrudnionych na stacji obsługi.

2. Liczby obsługiwanych pojazdów silnikowych i odpowiadające im liczby stanowisk obsługowo-naprawczych w stacjach obsługi poszczególnych typów zajezdni powinny być następujące:

Tabela nr 1.

Lp.	Liczba obsługiwanych samochodów	Liczba stanowisk obsługowo-naprawczych	
	w granicach od — do	zajezdni typu II	zajezdni typu III
1	2	3	4
1	40—75	3	4
2	60—120	4	6
3	100—160	5	8
4	120—200	6	10
5	180—250	—	12
6	220—300	—	14
7	270—350	—	16
8	330—400	—	18
9	360—500	—	20
10	450—600	—	24

3. Przy ustalaniu liczby stanowisk obsługowo-naprawczych według tabeli nr 1 w odniesieniu do jednostek prowadzących publiczną komunikację autobusową dopuszcza się stosowanie współczynników korygujących obliczeniową liczbę autobusów w granicach do 25% wzwyż.

4. Przy stosowaniu wielostopniowej organizacji zaple-

cza technicznego, dla obliczania liczby stanowisk w zajezdniach stopnia wyższego, poza taborem własnym (stacjonowanym w zajezdni) należy uwzględnić również tabor dojeżdżający na obsługi i naprawy, stosując współczynniki korygujące w następujących wielkościach:

Tabela nr 2.

Lp.	Tabor dojeżdżający na obsługi i naprawy z:	Współczynniki korygujące obliczenia ilości taboru obsługiwanego	
		w zajezdni typu II	w zajezdni typu III
1	2	3	4
1.	miejsca przechowywania lub garażowania	0,9—1,0	0,9—1,0
2.	zajezdni typu I	0,7—0,85	0,7—0,85
3.	zajezdni typu II	—	0,5—0,6

5. Przy ustalaniu i opiniowaniu kosztów budowy zaplecza technicznego należy brać pod uwagę następujące orientacyjne wysokości limitów, jakie powinny być przyznawane na budowę zaplecza technicznego według cen z roku 1965, dla przeciętnych warunków lokalizacyjnych:

Tabela nr 3.

Lp.	Rodzaj zajezdni	Liczba		Koszt inwestycji w zależności od rodzaju taboru w milionach złotych		
		samochodów i ciągników, z wyjątkiem rolniczych	stanowisk stacji obsługi	samochody osobowe bądź dostawcze	samochody ciężarowe średniej ładowności	samochody ciężarowe dużej ładowności i autobusy
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zajezdnia typu I	25—40	stanowiska zewnętrzne	1,0—1,4	1,4—1,7	1,5—2,0
		40—75		1,4—1,9	1,5—2,0	1,8—2,6
		75—120		1,8—2,4	2,0—2,6	2,4—3,0
2.	Zajezdnia typu II	40—75	3	3,0—4,0	3,6—4,4	4,4—4,8
		60—120	4	4,0—4,6	4,4—5,0	5,0—5,6
		100—160	5	4,6—5,2	5,0—5,6	5,6—6,2
		120—200	6	5,4—6,0	5,8—6,4	5,8—7,4
3.	Zajezdnia typu III	60—120	6	5,8—6,4	6,8—7,4	7,2—8,0
		100—150	8	8,0—8,6	8,8—9,4	9,6—10,4
		120—200	10	9,0—10,0	10,0—11,0	11,0—12,0
		180—250	12	10,0—11,0	12,0—13,0	13,0—14,0
		220—300	14	11,0—12,0	13,0—14,0	14,0—15,0
		270—350	16	13,0—14,0	14,0—15,0	17,0—18,0
		330—400	18	14,0—15,0	15,0—16,0	18,0—19,0
		360—500	20	16,0—17,0	16,0—17,0	20,0—21,0
450—600	24	18,0—19,0	19,0—20,0	22,0—23,0		

6. Podane w tabeli nr 3 orientacyjne wysokości limitów na budowę zaplecza technicznego są skalkulowane dla działek położonych w mieście posiadającym sieć kanalizacyjną, wodną i energetyczną i obejmują przeciętne koszty doprowadzenia tych sieci do działek oraz koszty połączeń drogowych do ulic miejskich.

Limity nie obejmują budowy budynku administracyjnego dla całego przedsiębiorstwa, a jedynie dla tej części jego administracji, która jest bezpośrednio związana

z eksploatacją i utrzymaniem pojazdów samochodowych. Limity nie uwzględniają ponadto kosztów związanych z wywłaszczeniem gruntów i ewentualnymi robotami rozbiórkowymi.

7. Koszty budowy obiektów do przechowywania pojazdów (garaży) ustala się według indywidualnej kalkulacji w zależności od warunków lokalnych, z tym że wskaźnik kosztu na jeden pojazd nie powinien przekraczać wskaźnika minimalnego dla zajezdni eksploatacyjnej.

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów w Zakładach Graficznych „Tamka”, Warszawa, ul. Tamka 3.