

301

ZARZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI KOMUNALNEJ

z dnia 3 lipca 1963 r.

w sprawie prowadzenia przez komunalne przedsiębiorstwa (zakłady) komunikacyjne transportu osób i bagażu autobusami na obszarze miast i osiedli.

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 27 listopada 1961 r. o transporcie drogowym i spedycji krajowej (Dz. U. Nr 53, poz. 297) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Komunalne przedsiębiorstwa (zakłady) komunikacyjne prowadzą transport autobusowy na obszarze miast i osiedli w zakresie i na warunkach określonych w niniejszym zarządzeniu.

2. Przez określenie „transport autobusowy” rozumie się zarobkowy transport osób i bagażu autobusami komunalnych przedsiębiorstw (zakładów) komunikacyjnych.

§ 2. 1. Powołanie komunalnego przedsiębiorstwa (zakładu) komunikacyjnego do prowadzenia transportu autobusowego, jak również wprowadzenie tego transportu w przedsiębiorstwach (zakładach) istniejących wymaga:

- 1) stwierdzenia potrzeb przewozowych ludności i celowości ich zaspokojenia przez uruchomienie komunikacji autobusowej na obszarze miasta lub osiedla,
- 2) zapewnienia obsługi technicznej środków przewozowych, w szczególności zapewnienia odpowiedniej ilości stacji obsługi technicznej i postoju z uwzględnieniem przewidywanego rozwoju komunikacji autobusowej,
- 3) stwierdzenia, że stan dróg, po których mają kursować autobusy, pozwala na podjęcie transportu autobusowego.

2. Stwierdzenie potrzeb przewozowych ludności oraz ustalenie potrzeb w zakresie obsługi technicznej następuje w drodze opracowania założeń dla inwestycji komunikacyjnych, zatwierdzonych w trybie określonym obowiązującymi przepisami.

3. Zapewnienie obsługi technicznej następuje w drodze budowy nowych lub adaptacji istniejących urządzeń bądź przez przydzielenie obiektów zapewniających wykonanie obsługi technicznej autobusów, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 3. 1. Komunalne przedsiębiorstwa komunikacyjne prowadzą transport autobusowy na obszarze miast i osiedli:

- 1) w regularnej stałej i okresowej komunikacji miejskiej,
- 2) w przewozach pracowniczych,
- 3) w przewozach nieregularnych.

2. Przez regularną komunikację autobusową rozumie się transport autobusowy na liniach dziennych i nocnych o ustalonych kierunkach przewozowych zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy.

3. Przez przewozy pracownicze rozumie się przewozy wykonywane w kursach zamkniętych na podstawie umów z zakładami pracy w celu przewozu pracowników tych zakładów do pracy i z powrotem.

4. Przez przewozy nieregularne rozumie się inne przewozy niż wymienione w ust. 2 i 3, wykonywane w celach specjalnych, np. dla obsługi imprez sportowych, masowych zjazdów, kongresów, wycieczek itp.

§ 4. 1. Regularna komunikacja autobusowa może być wykonywana przy użyciu autobusów normalnego kursowania i autobusów pospiesznych.

2. Autobusami pospieszными są autobusy o szybkości komunikacyjnej wynoszącej co najmniej 20 km/godz., obsługujące trasy o ograniczonej liczbie przystanków.

3. Wykonywanie nieregularnych przewozów autobusowych dopuszczalne jest pod warunkiem należytego zaspokojenia potrzeb w zakresie komunikacji regularnej i przewozów pracowniczych.

4. Linie pospieszne mogą być wprowadzone dla szybkich połączeń między dzielnicami, pomiędzy którymi istnieje również możliwość komunikacji przy wykorzystaniu linii normalnych.

5. Przy uruchamianiu nowych linii autobusowych, zarówno normalnych, jak i pospiesznych, przedsiębiorstwo komunikacyjne powinno zasięgnąć opinii właściwej wojewódzkiej komisji związków zawodowych.

§ 5. 1. Komunalne przedsiębiorstwa (zakłady) komunikacyjne prowadzą transport w regularnej komunikacji autobusowej zgodnie z rozkładem jazdy.

2. Rozkład jazdy, jak i jego zmiany, opracowuje komunalne przedsiębiorstwo (zakład) komunikacyjne na podstawie przeprowadzonych na poszczególnych liniach badań ruchu pasażerskiego, zwłaszcza w godzinach szczytowego nasilenia ruchu, jak również w innym czasie z uwzględnieniem możliwości przepustowych tras i zdolności przewozowych linii. Rozkład jazdy powinien zapewnić dogodne połączenia pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta i połączenia tych dzielnic z ważniejszymi punktami miasta, np. z dworcami kolejowymi, portami lotniczymi, żeglugowymi, dworcami Państwowej Komunikacji Samochodowej, urzędami, wyższymi uczelniami, ważniejszymi zakładami pracy, ośrodkami sportowymi, kulturalnymi itp.

3. Rozkłady jazdy powinny być opracowane oddzielnie dla okresów zimowego i letniego. Za okres zimowy należy w zasadzie uważać I i IV kwartał, a za okres letni II i III kwartał roku kalendarzowego.

4. Rozkład jazdy, jak również jego zmiany mogą być wprowadzone w życie po zatwierdzeniu przez właściwy do spraw gospodarki komunalnej organ prezydium rady narodowej, które nadzoruje komunalne przedsiębiorstwo (zakład) komunikacyjne.

5. W nowo uruchamianych komunalnych przedsiębiorstwach (zakładach) komunikacyjnych, jak również dla nowo uruchamianych linii autobusowych może być opracowany na podstawie założeń wymienionych w § 2 ust. 2 tymczasowy rozkład jazdy na okres najwyżej 3 miesięcy, bez potrzeby przeprowadzania badań, o jakich mowa w ust. 2, z tym że w okresie obowiązywania tymczasowego rozkładu jazdy badania te powinny być przeprowadzone.

6. Zmiany ustalonego rozkładu jazdy dopuszczalne są wyłącznie przy jego okresowej zmianie, z wyjątkiem przypadków, gdy zmiana rozkładu jazdy jest konieczna ze względu:

- 1) na poprawienie warunków przewozowych przez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów,
- 2) na zamknięcie na dłuższy okres ruchu na ulicach, przez które przebiega linia autobusowa.

7. W przypadku wymienionym w ust. 6 pkt 2, o ile zamknięcie ulic uniemożliwia komunikację na danej linii, komunalne przedsiębiorstwo (zakład) komunikacyjne zorganizuje transport autobusowy liniami zastępczymi.

8. Wszelkie zmiany rozkładu jazdy powinny być przed wprowadzeniem ich w życie podane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości; termin wprowadzenia w życie okresowych zmian rozkładów jazdy powinien być podany do publicznej wiadomości co najmniej na tydzień przed ich wprowadzeniem.

§ 6. 1. W miastach, w których obok transportu autobusowego istnieją inne rodzaje transportu komunalnego, jak tramwajowy i trolejbusowy, układ linii autobusowych powinien być powiązany z liniami tramwajowymi i trolejbusowymi w celu zapewnienia ludności dogodnych połączeń wszystkimi środkami komunikacji miejskiej.

2. Linie komunikacji autobusowej nie powinny w zasadzie przebiegać tymi samymi ulicami, co linie tramwajowe i trolejbusowe, jak również równoległe do linii kolejowych lub linii autobusowych Państwowej Komunikacji Samochodowej.

§ 7. 1. Na liniach komunikacji autobusowej przystanki powinny być rozmieszczone w odległości nie mniejszej niż 400 m i nie większej niż 1000 m jeden od drugiego, z wyjątkiem tras biegnących przez tereny nie zabudowane i tras obsługiwanych autobusami pospiesznymi, na których odległości te mogą być większe w zależności od potrzeb ludności.

2. Rozmieszczenie przystanków autobusowych zatwierdza organ do spraw gospodarki komunalnej w porozumieniu z organem do spraw komunikacji prezydium rady narodowej, które nadzoruje przedsiębiorstwo (zakład).

3. Przystanki mogą być bądź stałe, przy których obowiązany jest zatrzymać się każdy autobus danej linii, bądź tzw. „na żądanie”, przy których autobus zatrzymuje się na żądanie pasażera w nim jadącego lub osoby oczekującej na przystanku.

4. Przystanki stałe powinny być umieszczane w punktach danej linii, uzasadnionych potrzebami ludności.

5. Zatrzymywanie się autobusów dla wsiadania i wysiadania pasażerów poza przystankami jest zabronione.

§ 8. 1. Przystanek powinien być oznaczony zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2. Na każdym przystanku powinna się znajdować tablica informująca o przebiegu poszczególnych linii, których autobusy zatrzymują się na danym przystanku, częstotliwości kursowania autobusów tych linii bądź wskazująca dokładny czas odjazdu autobusu z danego przystanku, a ponadto czas pierwszego i ostatniego kursu danej linii.

3. Na przystankach na obszarach nie zabudowanych lub znajdujących się w znacznej odległości od zabudowy powinny znajdować się urządzenia zabezpieczające osoby oczeku-

jące na autobus przed niekorzystnymi wpływami atmosferycznymi, jak daszki ochronne itp.

§ 9. Komunalne przedsiębiorstwa (zakłady) komunikacyjne prowadzą zorganizowany nadzór ruchu, w szczególności przez:

- 1) centralną dyspeczycję ruchu,
- 2) urządzenie na punktach końcowych linii autobusowych oraz w punktach węzłowych na trasach linii tzw. ekspedycji bądź punktów kontrolnych oraz
- 3) wyposażenie ekspedycji i punktów kontrolnych w środki łączności przewodowej bądź bezprzewodowej, zapewniające szybkie połączenie z innymi punktami, a przede wszystkim z centralą ruchu.

§ 10. 1. Każdy autobus wykorzystywany w transporcie autobusowym powinien posiadać z zewnątrz, poza oznaczeniem numeru inwentarzowego, tablice umieszczone z przodu i z tyłu, z oznaczeniem numeru linii, na której autobus kursuje, oraz tablicę umieszczoną z prawej strony, informującą o przebiegu danej linii. Takie same tablice w odpowiednio mniejszych wymiarach powinny znajdować się wewnątrz autobusu.

2. Wewnątrz autobusu powinny być umieszczone w widocznym miejscu wywieszki informujące o wysokości taryfy, za przejazd oraz o przepisach porządkowych.

§ 11. 1. Komunalne przedsiębiorstwa (zakłady) komunikacyjne wykonują obsługę techniczną w transporcie autobusowym, zgodnie z przepisami o planowo-zapobiegawczych remontach oraz bezpieczeństwie ruchu na drogach publicznych.

2. Komunalne przedsiębiorstwa (zakłady) komunikacyjne powinny posiadać planową rezerwę taboru, składającą się z autobusów sprawnych technicznie do ruchu na wypadek uszkodzeń autobusów kursujących na liniach i konieczności zastąpienia ich innymi w celu zapewnienia ciągłości ruchu zgodnego z rozkładem jazdy. Planową rezerwę autobusów zatwierdza na wniosek komunalnego przedsiębiorstwa (zakładu) komunikacyjnego właściwy do spraw gospodarki komunalnej organ prezydium rady narodowej, które nadzoruje to przedsiębiorstwo (zakład).

§ 12. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.
Minister Gospodarki Komunalnej: *St. Sroka*