



# DZIENNIK URZĘDOWY

## RADY NARODOWEJ m. KRAKOWA



Kraków, dnia 1 lipca 1966 r.

Nr 13

Poz. 47—48

## TRESĆ:

Poz.

### Zarządzenie Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa

47 — nr 6 z dnia 13 czerwca 1966 r. w sprawie koncentracji ciężarowego transportu samochodowego na obszarze m. Krakowa.

47

#### ZARZĄDZENIE Nr 6

#### Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa z dnia 13 czerwca 1966 r.

#### w sprawie koncentracji ciężarowego transportu samochodowego na obszarze m. Krakowa.

Na podstawie art. 55 ust. 3 i ust. 4 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. z 1963 r. Nr 29 poz. 172) i § 1 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) oraz w związku z uchwałą Nr 359 Rady Ministrów z dnia 13 września 1963 r. w sprawie usprawnienia organizacji transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 77, poz. 324) i uchwałą Nr 225 Rady Ministrów z dnia 19 lipca 1964 r. w sprawie organizacyjno-technicznej rekonstrukcji branż i gałęzi gospodarki społecznej oraz regionów (Monitor Polski Nr 55, poz. 261) — Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa w porozumieniu z Ministrem Komunikacji zarządza, co następuje:

#### Rozdział I.

#### Zasady koncentracji ciężarowego transportu samochodowego przedsiębiorstw i instytucji nietransportowych.

§ 1. Ograniczenie na obszarze m. Krakowa zgodnie z przepisami 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 w dalszym ciągu uchwałą — gospodarczego transportu samochodowego wydziałów Prezydium Rady Narodowej, zjednoczeń oraz jednostek równorzędnych, jako też przedsiębiorstw zgrupowanych w tych jednostkach oraz likwidację rozproszenia ciężarowego taboru samochodowego na obszarze miasta należy przeprowadzić sukcesywnie w terminie do dnia 31 grudnia 1967 r.

§ 2.1. Zadania określone w § 1 należy wykonać organizując drogą lokalnej koncentracji ciężarowego transportu samochodowego średniej i dużej ładowności:

- 1) gospodarstwa samochodowe lub zakłady transportu samochodowego, skupiające cały tabor samochodowy jednego przedsiębiorstwa względnie prezydium rady narodowej i instytucji objętych jego budżetem, albo

### Uchwała Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa

48 — nr 234 z dnia 23 maja 1966 r. w sprawie Funduszu Dobrowolnych Świadczeń Społecznych pod nazwą „Radiofonizacja budynku Państwowego Domu Specjalnego dla Przewlekłe Chorych w Krakowie przy ul. Helclów 2”

- 2) zakłady transportu samochodowego, skupiające cały tabor samochodowy kilku jednostek podległych wspólnej jednostce nadrzędnej (zjednoczeniu, zarządowi lub wydziałowi prezydium rady narodowej), albo
- 3) zakłady transportu samochodowego skupiające cały tabor samochodowy kilku jednostek podległych różnym jednostkom nadrzędnym.

2. Przy przeprowadzaniu koncentracji, określonej w ust. 1 należy kierować się przepisami zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1965 r. w sprawie prowadzenia gospodarstwa samochodowego i zakładu transportu samochodowego oraz technologicznego i specjalizowanego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 39, poz. 220).

#### Rozdział II.

#### Tryb i sposób przeprowadzania koncentracji ciężarowego transportu samochodowego.

§ 3. 1. Kierownicy (dyrektorzy) jednostek, wymienionych w § 1, opracują i złożą w Wydziale Komunikacji Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa w terminie do dnia 31 lipca 1966 r. wnioski w sprawie likwidacji rozproszenia ciężarowego transportu samochodowego tych jednostek w/g zasad określonych w § 2 podając w nich:

- 1) gospodarstwa samochodowe, których tabor może być skoncentrowany w gospodarstwie typowym (liczącym najmniej 25 pojazdów) lub w zakładzie — z jego wskazaniem,
- 2) gospodarstwa samochodowe, które bez względu na liczbę ciężarowych pojazdów samochodowych powinny być dalej prowadzone w zakresie transportu technologicznego lub specjalizowanego,
- 3) drobne gospodarstwa samochodowe, grupujące samochody dostawcze (do 1,5 tony ładowności), które mogą być nadal prowadzone w zakresie transportu administracyjno-gospodarczego,
- 4) drobne gospodarstwa samochodowe, które powinny ulec likwidacji i szczególne przypadki konieczności pozostawienia niektórym z nich poszczególnych samochodów ciężarowych średniej ładowności.

2. Wnioski wymienione w ust. 1 powinny określać:

- 1) jednostkę posiadającą gospodarstwo samochodowe i jej siedzibę oraz lokalizację (adres) gospodarstwa,
- 2) rodzaj prowadzonego transportu samochodowego, określony zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej



z dnia 1 lutego 1965 r. w sprawie krajowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 7 poz. 40).

- 3) rodzaj i wielkość taboru samochodowego zgrupowanego w gospodarstwie,
  - 4) obiekty i urządzenia obsługowo-naprawcze zaplecza technicznego określone stosownie do ustaleń zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. w sprawie szczegółowych zasad tworzenia i form zaplecza technicznego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 59, poz. 305).
3. Wnioski powinny zawierać uzasadnienie.
4. We wnioskach dotyczących likwidacji gospodarstwa samochodowego należy podać, w porozumieniu z kierownictwem najbliższego przedsiębiorstwa (jego oddziału) transportu publicznego lub branżowego, czy będzie ono mogło przejąć tabor tego gospodarstwa i podjąć się obsługi przewozowej dotychczas przez to gospodarstwo wykonywanej.

§ 4.1. Wydział Komunikacji Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa przeanalizuje wnioski, o których mowa w § 3, wspólnie z Wojewódzkim Przedsiębiorstwem Państwowej Komunikacji Samochodowej w Krakowie (Sekretariatem Techniczno-Ekonomicznym) jako pełniącym funkcje terenowego zjednoczenia wiodącego transportu samochodowego i przedstawi Prezydium Rady Narodowej w terminie do dnia 31 sierpnia 1966 r. plan koncentracji transportu samochodowego na obszarze m. Krakowa.

2. Plan wymieniony w ust. 1 powinien:

- 1) wyznaczyć gospodarstwa samochodowe, które mają stać się ośrodkami koncentracji taboru gospodarstw znajdujących się w Krakowie lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie i ustalać formy organizacyjne tych ośrodków oraz jednostki, które mają je utworzyć,
- 2) określić jednostki, które mają zlikwidować własne gospodarstwa samochodowe i przekazać ich tabor samochodowy wraz z posiadanymi obiektami i urządzeniami obsługowo-naprawczymi zaplecza technicznego jednostkom określonym w pkt. 1,
- 3) określać jednostki, które mają prowadzić samodzielnie gospodarstwo samochodowe w zakresie transportu technologicznego oraz rodzaj i zakres przewozów, jakie mają wykonywać,
- 4) określać jednostki, które mają prowadzić gospodarstwo samochodowe w zakresie transportu administracyjno-gospodarczego, grupując samochody dostawcze i szczególne przypadki konieczności pozostawienia im poszczególnych samochodów ciężarowych średniej ładowności,
- 5) ustalić, jakim przedsiębiorstwom transportu publicznego lub branżowego (ich oddziałom lub innym placówkom terenowym) mają przekazać swój tabor samochodowy średniej i dużej ładowności wraz z posiadanymi obiektami i urządzeniami obsługowo-naprawczymi zaplecza technicznego te jednostki, których gospodarstwa samochodowe mają ulec likwidacji, a nie mają być skomasowane zgodnie z przepisami pkt. 1 i 2,
- 6) ustalać terminy realizacji planu, tak by całkowita koncentracja transportu została ukończona do dnia 31 grudnia 1967 r.

§ 5.1. Plan koncentracji transportu samochodowego na obszarze miasta podlega zatwierdzeniu przez Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa.

2. Po zatwierdzeniu planu (ust. 1), kierownicy, (dyrektorzy) jednostek wymienionych w § 1, zarządzają we wspólnym porozumieniu przystąpienie do wykonania go zgodnie

z ustalonymi terminami. Informację o przebiegu wykonania planu złożą kierownicy (dyrektorzy) jednostek Wydziałowi Komunikacji Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa do dnia 31 stycznia 1968 r.

3. Jeżeli w toku przeprowadzania ogólnej koncentracji transportu samochodowego na obszarze miasta okaże się celowość wprowadzania zmian do zatwierdzonego planu, Wydział Komunikacji Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa w porozumieniu z Wojewódzkim Przedsiębiorstwem Państwowej Komunikacji Samochodowej w Krakowie (Sekretariatem Techniczno-Ekonomicznym) przedłoży Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa odpowiednie wnioski.

4. Przepisy niniejszego paragrafu nie zwalniają jednostek określonych w § 1, od obowiązków wynikających z § 1 ust. 7 i 9 uchwały oraz z przepisów rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 1 lutego 1965 r. w sprawie krajowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 7, poz. 40).

§ 6.1. Przekazywanie zakładów, obiektów i środków trwałych wynikające z przeprowadzenia koncentracji transportu samochodowego następuje nieodpłatnie według zasad określonych w § 6 powołanej na wstępie uchwały Rady Ministrów Nr 287.

2. Przekazywanie środków transportu samochodowego wymienionych w ust. 1 pociąga za sobą obowiązek przejmowania i wykonywania odpowiednich zadań przewozowych na rzecz jednostki przekazującej.

3. Jeżeli utworzenie zakładu transportu samochodowego w wyniku koncentracji transportu nastąpi w okresie wykonywania rocznego planu gospodarczego, operatywny plan jednostki wyznaczonej do prowadzenia zakładu podlega korekcie odpowiadającej dodatkowym zadaniom przewozowym; przepis ten dotyczy również przedsiębiorstw transportu samochodowego podległych Prezydium, przejmujących takie zadania.

4. Zadania, o których mowa w ust. 2, na lata następujące po roku ich przejęcia, jednostka przejmująca obowiązana jest uwzględnić w swoich kolejnych planach gospodarczych; przepis ten dotyczy również przedsiębiorstw wymienionych w ust. 3.

§ 7. Ciężarowy tabor samochodowy średniej i dużej ładowności może być przydzielany tylko tym jednostkom wymienionym w § 1, które będą mogły prowadzić gospodarstwo samochodowe lub zakład transportu samochodowego po dniu 31 grudnia 1967 r. w wyniku przeprowadzonej koncentracji transportu.

§ 8. Nadzór nad przeprowadzeniem koncentracji transportu samochodowego, o którym mowa w niniejszym rozdziale oraz koordynację jej wykonania, powierza się Z-cy Przewodniczącego Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa dr Janowi Garlickiemu.

### Rozdział III.

#### Program organizacyjnego rozwoju transportu samochodowego prowadzonego na obszarze m. Krakowa.

§ 9.1. Prace nad koncentracją całego ciężarowego transportu samochodowego na obszarze m. Krakowa powinny być prowadzone zgodnie z programem organizacyjnego rozwoju tego transportu zatwierdzonym przez Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa.

2. Do czasu zatwierdzenia programu, o którym mowa w ust. 1, nie mogą być podejmowane żadne inwestycje w zakresie modernizacji, rozbudowy i budowy obiektów własnego zaplecza technicznego transportu samochodowego



na obszarze miasta Krakowa, o ile nie posiadają zatwierdzonego projektu wstępnego w dniu wejścia w życie zarządzenia.

§ 10.1. Projekt programu, o którym mowa w § 9, opracuje i przedłoży Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa w terminie do dnia 31 sierpnia 1966 r. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Krakowie (Sekretariat Techniczno-Ekonomiczny), jako pełniące funkcję terenowego zjednoczenia wiodącego transportu samochodowego prowadzonego na obszarze województwa i m. Krakowa.

2. Przy opracowaniu projektu programu (ust. 1) Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej (Sekretariat Techniczno-Ekonomiczny), kierując się ustaleniami § 3 uchwały w zakresie perspektywicznych form organizacyjnych transportu samochodowego i wytycznymi § 4 ust. 1 uchwały w sprawie tworzenia zaplecza technicznego tego transportu, obowiązane jest uwzględnić:

- 1) wytyczne organizacyjne zawarte w zarządzeniach Ministrów (kierowników urzędów centralnych) oraz centralnych związków spółdzielczych, wydanych w wykonaniu § 1 ust. 2 i 3 uchwały w odniesieniu do transportu prowadzonego na obszarze m. Krakowa,
- 2) zatwierdzony przez Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa plan koncentracji transportu samochodowego jednostek organizacyjnych podporządkowanych Prezydium (§ 4),

3. Projekt programu (ust. 2) opracowany przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej (Sekretariat Techniczno-Ekonomiczny) powinien być uzgodniony:

- 1) z Wydziałem Komunikacji w zakresie zastosowania przepisów rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 1 lutego 1965 r. w sprawie krajowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 7, poz. 40),
- 2) z Miejską Komisją Planowania Gospodarczego — w zakresie planu gospodarczego, oraz zaopiniowany przez terenowy organ wykonawczy porozumienia branżowego zaplecza technicznego motoryzacji — w zakresie rozwoju własnego zaplecza technicznego transportu samochodowego.

§ 11.1. Projekt programu, o którym mowa w § 10 powinien zawierać:

- 1) zwięzłe przedstawienie aktualnego stanu organizacyjnego i funkcjonowania ciężarowego transportu samochodowego na obszarze m. Krakowa w oparciu o materiały z przeprowadzonych badań lub sporządzonej monografii branży,
- 2) proponowane zmiany organizacyjne w transporcie samochodowym, a mianowicie:
  - a) określenie ośrodków koncentracji taboru samochodowego w przedsiębiorstwach samochodowych, ich oddziałach i placówkach terenowych oraz w zakładach transportu samochodowego i w gospodarstwach samochodowych liczących co najmniej 40 pojazdów samochodowych — ze wskazaniem jednostek organizacyjnych, które mają je posiadać,
  - b) wykaz gospodarstw samochodowych transportu technologicznego i specjalizowanego oraz jednostek organizacyjnych, które mają je prowadzić,
  - c) wykaz jednostek organizacyjnych zobowiązanych do przekazania taboru wraz z posiadanym zapleczem technicznym jednostkom określonym pod literą a),

- d) wykaz jednostek organizacyjnych zobowiązanych do przekazania taboru (bez zaplecza technicznego) ze wskazaniem jednostek przejmujących ten tabor,
- e) wnioski w sprawie zmian organizacyjnych w podporządkowaniu zakładów transportu samochodowego i gospodarstw samochodowych,
- 3) proponowany podział zadań przewozowych na koniec 1970 i 1980 r. pomiędzy jednostki organizacyjne, które mają prowadzić zajezdnie samochodowe w nowym układzie organizacyjnym transportu samochodowego,
- 4) proponowaną sieć zajezdni na koniec 1970 i 1980 r. uwzględniającą stan istniejący, eliminację, modernizację, rozbudowę i budowę obiektów zaplecza technicznego transportu samochodowego,
- 5) uzasadnienie przyjętej w projekcie koncepcji organizacyjnej.

2. Przy sporządzeniu projektu programu należy kierować się wytycznymi Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej.

§ 12. Wszystkie jednostki organizacyjne działające na obszarze miasta obowiązane są udzielać Wojewódzkiemu Przedsiębiorstwu Państwowej Komunikacji Samochodowej w Krakowie (Sekretariatowi Techniczno-Ekonomicznemu) wszelkich informacji w zakresie niezbędnym dla opracowania programu określonego w § 10.

§ 13. Zobowiązuje się Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury do przestrzegania przy wydawaniu lokalizacji i uzgadnianiu dokumentacji technicznej zaplecza technicznego dla transportu samochodowego na obszarze m. Krakowa wytycznych ustalonych w zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. w sprawie szczegółowych zasad tworzenia i form zaplecza technicznego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 59, poz. 305) oraz do brania pod uwagę w tych sprawach opinii Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa P.K.S. jako pełniącego funkcję zjednoczenia wiodącego w tym transporcie.

§ 14. Projektem programu, o którym mowa w § 10 nie należy obejmować koncentracji transportu samochodowego prowadzonego przez państwowe gospodarstwa rolne, państwowe ośrodki maszynowe, spółdzielnie produkcyjne i kółka rolnicze.

§ 15. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Sekretarz Prezydium:

**K. Lepiarczyk**

Przewodniczący Prezydium:

**mgr Z. Skolicki**

48

**UCHWAŁA Nr 234**

**Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa  
z dnia 23 maja 1966 r.**

**w sprawie utworzenia Funduszu Dobrowolnych Świadczeń Społecznych pod nazwą „Radiofonizacja budynku Państwowego Domu Specjalnego dla Przewlekłe Chorych w Krakowie przy ul. Helclów 2”.**

Na podstawie § 2 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 lipca 1960 r. w sprawie funduszy dobrowolnych świadczeń społecznych (Dz. U. Nr 39, poz. 233) i w związku z § 3 ust. 2 zarządzenia Ministra Finansów z dnia 23 grudnia 1960 r. w sprawie szczegółowych zasad gospodarki funduszami dobrowolnych świadczeń społecznych (Monitor Polski z 1961 Nr 1, poz. 10) — Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa uchwala, co następuje:



§ 1. Tworzy się Fundusz Dobrowolnych Świadczeń Społecznych pod nazwą „Radiofonizacja budynku Państwowego Domu Specjalnego dla Przewlekle Chorych w Krakowie, ul. Helclów 2”.

§ 2. Wyraża się zgodę na przyjęcie środków funduszu przez Wydział Zdrowia i Opieki Społecznej.

§ 3. Zobowiązuje się Wydział Finansowy do przedłożenia na najbliższą sesję Rady Narodowej sprawozdania o podjęciu uchwały.

§ 4.1. Wykonanie uchwały porucza się Wydziałowi Zdrowia i Opieki Społecznej oraz Wydziałowi Finansowemu.

2. Sprawozdanie z wykonania uchwały należy przedłożyć łącznie ze sprawozdaniem z wykonania budżetu za 1966 r.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 23 maja 1966 r.

Sekretarz Prezydium:

**K. Lepiarczyk**

Przewodniczący Prezydium:

**wz E. Góra**

Adres Redakcji i Administracji: Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa Pl. Wiosny Ludów 3/4

**Prenumerata roczna wynosi 18 zł — półroczna 10 zł**

Wszelkie należności z tytułu prenumeraty, ogłoszeń oraz zakupna poszczególnych egzemplarzy uiszczać należy w Narodowym Banku Polskim VII Oddział Miejski, Kraków, konto nr 710-94-569/2, cz. 97, dz. 41, rozdz. 412, § 55 na rachunek Wydziału Budżetowo-Gospodarczego. Reklamacje z powodu nie otrzymania poszczególnych numerów Dziennika Urzędowego Rady Narodowej m. Krakowa należy wносить niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Późniejsze reklamacje będą uwzględnione po uiszczeniu ceny reklamowanego numeru.

**ODBIORCA**

**Oplata pocztowa uiszczona gotówką**