

S p r a w o z d a n i e

Wydziału krajowego w przedmiocie petycyi gminy i obszaru dworskiego Kreców i innych o przełożenie drogi krajowej Przemysko-Sanockiej na przestrzeni od Tyrawy wołoskiej do Wujskiego (Załuża).

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 9. lutego 1895 przekazał Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu petycję gmin i obszarów dworskich Krecowa, Kuźminy, Lachowy, Rozpucia, Tyrawy wołoskiej, Birczy, Siemuszowy, Brzeżawy i innych o przełożenie drogi krajowej Przemysko-Sanockiej na przestrzeni od Tyrawy wołoskiej do Wujskiego (Załuża) z poleceniem zbadania pomiejsczonej petycyi i przedłożenia Wysokiemu Sejmowi sprawozdania na sesyi najbliższej. Wykonując to polecenie przekazujemy następujące sprawozdanie.

Podniesione w petycyi zarzuty co do nadmiernych spadków na przestrzeni drogi krajowej Przemysko-Sanockiej między Tyrawą wołoską a stacją kolei w Załużu (klm. 49—58), co do licznych przykrych wkrętów i łatwości tworzenia się zasp śnieżnych są uzasadnione, gdyż droga ta, zbudowana w okresie przedautonomicznym przez c. k. Rząd prowadzi przez pasmo gór wznosząc się bez dostatecznego rozwinięcia od Tyrawy wołoskiej na wysokość 280 m., a następnie schodząc do Załuża, położonego o 240 m. niżej od najwyższego punktu drogi

Twierdzenie jednak petentów, iż proponowane przez nich przełożenie drogi skróci ją o kilka kilometrów jest wręcz nie uzasadnione, gdyż ominąć owego pasma gór nie można, a chcąc osiągnąć odpowiednie zmniejszenie spadków, trzeba obecną drogę znacznie więcej rozwinąć serpentynami, przebudować ją na długości 11 klm., czyli w rezultacie przedłużyć ją o 2 klm. Koszt budowy tych 11 klm., w okolicy górzystej wynosiłby co najmniej 60.000 złr. a. w.

Jakkolwiek w zasadzie uznajemy potrzebę rekonstrukcyi tej części drogi Przemysko-Sanockiej celem zmniejszenia spadków, to jednak zauważyć musimy, że owa część drogi przecina okolicę bezludną, a ruch na niej jest bardzo słaby (10. do 15. fur dziennie); że natomiast istnieją na innych drogach krajowych, o ruchu o wiele znaczniejszym, części będące w daleko gorszym stanie, wymagające jak najrychlejszej rekonstrukcyi, jak n. p.: na drodze Chabówka-Nowy targ, Zbyszyce-Dąbrowa, Borszczów-Okopy, Skała-Zaleszczyki, a nawet na tej samej drodze Przemysko-Sanockiej pilniejszą jest rekonstrukcyja części między Olszanami a Birczą.

Wobec wznagającego się rozwoju budowy dróg powiatowych i gminnych i wynikającej stąd potrzeby żądania nadzwyczajnych kredytów na zasiłki bezzwrotne dla tychże

dróg, wobec potrzeby zwrotu bezprocentowej pożyczki udzielonej przez c. k. Rząd na pokrycie części kosztów budowy drogi Kańczuga-Dynów, Wydział krajowy ograniczyć musi roczne fundusze prelimitowane na rekonstrukcję dróg krajowych do kwot stosunkowo nieznacznych, które przedewszystkiem w najbliższym szeregu lat użytkowane być winny na uskutecznienie najważniejszych i najpilniejszych rekonstrukcji dróg krajowych.

Ze względu przeto na szczupłość tych funduszy Wydział krajowy nie może nawet w przybliżeniu oznaczyć czasu w którym przyjdzie kolej na mniej ważną rekonstrukcję drogi krajowej Przemysko-Sanockiej między Tyrawą wołoską a Załużem i dla tego uprasza:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Sejm przechodzi do porządku dziennego nad petycją gmin i obszarów dworskich Krecowa, Kuźminy i innych o przełożenie drogi krajowej Przemysko-Sanockiej między Tyrawą wołoską a Wujkiem (Załuże)*.

Lwów, dnia 19. listopada 1895.

Marszałek krajowy:

Stanisław Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Edward Jędrzejowicz w. r.

Członek Wydziału krajowego.