

Sprawozdanie

Komisji drogowej o przedłożeniu Wydziału krajowego w przedmiocie budowy dróg ważnych dla stacyi klimatycznej w Zakopanem.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 3. marca b. r. przydzielił Wysoki Sejm komisji drogowej do rozpatrzenia przedłożenie Wydziału krajowego w sprawie poprawy komunikacyj najpotrzebniejszych dla stacyi klimatycznej w Zakopanem.

Przedłożenie powyższe obejmuje zestawienie dotychczasowych zarządzeń Wydziału krajowego co do rekonstrukcyi i uregulowania dwóch kategorii dróg, a mianowicie:

- a) Wykonanie poleceń Wysokiego Sejmu z dnia 2. października 1888 r. w sprawie budowy dróg, położonych w obrębie samej gminy Zakopane, dla wewnętrznej komunikacyi tudzież
- b) wyniki przedwstępnych badań technicznych i rezultaty rokowań ze stronami interesowanemi w sprawie budowy dróg wewnętrznych, a w szczególności, drogi do Łysej Polany w kierunku wschodnim ku granicy węgierskiej i drogi prowadzącej doliną Kościeliską na Witów do Chochołowa, w kierunku zachodnim.

W latach 1889, 1890 i 1891 wykończono w zupełności uregulowanie 6 km. 672 m. b. dróg gminnych w samem Zakopanem.

W ogólnych kosztach budowy w kwocie 20.675 zł. 97 ct. mieści się subwencya krajowa w wysokości 13.851 zł. 14 ct. i zasiłek z funduszu powiatowego w sumie 150 zł. reszta zaś wydatków została pokryta prestacyami gminy i datkami dobrowolnemi stron interesowanych.

Z ubolewaniem podnieść należy, że fundusz powiatowy tak małą stosunkowo subwencją przyczynił się do ogólnych wydatków na cele rekonstrukcyi dróg Zakopańskich.

Już zam interes własny powiatu Nowo-Targskiego złączony z rozwojem stacyi klimatycznej, ściągającej co rok kilka tysięcy osób na dłuższy pobyt do Zakopanego, powinienby skłonić Wydział powiatowy do znaczniejszych ofiar na rzecz uporządkowania najważniejszych komunikacyj w okręgu samego zdrojowiska.

Przez przyjęcie na kraj drogi łączącej Nowy Targ z Zakopanem fundusze drogowe powiatu uwolnione zostały od ponoszenia ciężarów pierwotnie na utrzymanie tejże drogi ponoszonych, a fundusze te nie są zresztą tak małe.

Powiat Nowo-Targowski pobiera rocznie tytułem 3% dodatku drogowego około 2.500 zł. dotąd nie spłacone pretensye gminy Zakopane wynoszą z końcem 1891 roku 548 zł. 35 ct., a zamknięcie powiatowego funduszu dróg gminnych wykazuje pokaźną cyfrę 4.899 zł. 18 ct.; przyczynienie się zatem powiatu do znaczniejszych ofiar na ulepszenie komunikacyi jest nie tylko ze wszelkich miar wskazanem, ale ze względu na rozporządzalne środki finansowe zupełnie możliwem.

Należałoby zatem wpłynąć na Wydział powiatowy w Nowym Targu po myśli §. 25. ust. z dnia 7. lipca 1885, aby do rekonstrukcyi dróg gminnych w stacyi klimatycznej większą niż dotychczas przyczyniał się dotacją z funduszków powiatowych.

Jednak i przy zwiększonych nawet zasiłkach powiatu i przy całej ofiarności gminy i stron interesowanych wykończenie rozpoczętej już naprawy dróg, a w szczególności ulicy Chałubińskiego, Krupówki, przecznicy od Chramcówki do ul. Kościeliskiej, razem około 7 km. i konieczna budowa drogi, łączącej Zakopane z doliną Kościeliską, nie będą mogły być dokonane, jeżeli fundusz krajowy nie przyczyni się do tych rekonstrukcyi zasiłkiem przekraczającym granicę oznaczoną okólnikiem Wydziału krajowego z dnia 22. grudnia 1882 o subwencyonowaniu dróg powiatowych i gminnych, Wysoki Sejm dowiódł licznemi uchwałami w poprzednich latach powziętemi, jak bardzo Mu zależy na rozwoju stacyi klimatycznej w Zakopanem, do czego bez wątpienia w pierwszym rządzie przyczynić się musi przeprowadzenie w jak najkrótszym czasie uporządkowania dróg i ulic w samej miejscowości, dlatego też komisya drogowa jest zdania, że na cel powyższy subwencya krajowa powinna przenosić 50% ogólnych wydatków budowy i pozwala sobie przedłożyć odpowiedni wniosek do uchwały Wysokiemu Sejmowi.

Co do dróg drugiej kategorii, mających służyć do połączenia Zakopanego w dwóch kierunkach z granicami Węgier, to czynności Wydziału krajowego podjęte w tej sprawie ograniczyły się dotychczas do rewizyi tras i do sporządzenia przedwstępnych projektów technicznych

Długość drogi do Łysej Polany wynosi 17 km., zaś drogi do Chechołowa 19 km. Przybliżony koszt budowy pierwszej drogi obrachowany jest na 75.000 zł., zaś drugiej drogi na 45.000 zł. w. a., cała zatem droga, mająca łączyć wschodnią i zachodnią granicę Węgier, kosztować będzie około 120.000 zł. w. a. Na częściowe pokrycie tego wydatku uzyskane zostały ofiary stron interesowanych w kwocie 13.760 zł. a dalszych dobrowolnych datków spodziewać się nie można. Wobec tak znacznych kosztów budowy, rekonstrukcyi obydwóch traktów musi być rozłożona na dłuższy okres czasu, w każdym jednak razie w pierwszym rządzie powinna być wykończoną droga z Zakopanego do Łysej Polany, posiadająca nierównie większe znaczenie nietylko jako połączenie z sąsiednimi Węgrami, ale także jako ułatwiająca dostęp do Morskiego Oka, tego ulubionego celu wycieczek wszystkich gości Zakopańskich. Z uwagi na znaczne datki dobrowolne przez prywatne strony interesowane na rzecz budowy tej drogi ofiarowane, z uwagi na nie wielkie prestacje drogowe, będące do rozporządzenia w tej okolicy, i ze względu na ważność tej komunikacyi, uznanej przez Wysoki Sejm uchwałą z dnia 26. listopada 1889, upoważniająca Wydział krajowy do udzielenia znaczniejszych zasiłków z funduszu subwencyjnego, wybudowanie tej drogi winno być dokonane w miarę potrzeby z funduszu subwencyi krajowej, przekraczającej 50% ogólnych kosztów budowy.

Na podstawie powyższych wywodów komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Upoważnia się Wydział krajowy, aby na dalszą rekonstrukcyę dróg wewnętrznych w gminie Zakopane, łącznie z drogą wiodącą do doliny Kościeliskiej, tudzież na budowę drogi z Zakopanego do Łysej Polany, przy użyciu rozporządzalnych prestacyi drogowych i za stosownem

przyczynieniem się funduszu powiatowego, udzielił z subwencyjnego funduszu krajowego zasiłków przekraczających granicę oznaczoną w okólniku Wydziału krajowego z dnia 22. grudnia 1882 a to w miarę potrzeby aż do wysokości 70% ogólnych kosztów budowy.

II. Upoważnia się Wydział krajowy, aby po wykończeniu budowy dróg w ustępie pierwszym wyszczególnionych, przystąpił do rekonstrukcyi drogi do Chochołowa pod warunkami w okólniku Wydziału krajowego z dnia 22. grudnia 1882 wymienionymi.

Lwów dnia 22. marca 1892.

Przewodniczący:

J. Męciński w. r.

Sprawozdawca:

Wincenty Gnoiński w. r.

