

Alegat 122.

Sprawozdanie

komisji drogowej o projekcie Wydziału krajowego do zmiany
ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą wysokiego Sejmu z dnia 12 września b. r. przekazany został komisji drogowej do zbadania i ocenienia projekt Wydziału krajowego do nowej ustawy drogowej.

Komisya, wywiązując się z danego jej polecenia, ma zaszczyt złożyć wysokiej Izbie w niniejszem sprawozdaniu swoją opinię o tej ważnej sprawie, której pomyślnie załatwienie jest bez wątpienia gorącym życzeniem wysokiego Sejmu.

Poprawa komunikacyi i poprawa szkół publicznych — oto dwa hasła, które określają niezawodnie minimum zadań, stawianych Sejmowi krajowemu od czasu jego istnienia. Dla jednego i drugiego celu nie brakło też w tej wysokiej Izbie najlepszych chęci, szczerej pracy i wytrwałych usiłowań, z tą wszakże różnicą, że gdy ustawy szkolne przechodziły w niej z pewną łatwością i wiarą w możebność ich wykonania; to co do ustaw drogowych, chociaż niemi żywo i powszechnie się zajmowano, żadna komisya nie była dość szczęśliwą, aby dla licznych przedłożeń Wydziału krajowego, wniosków pojedynczych posłów, w tym względzie czynionych i projektów komisyj drogowych, wywalczyć co więcej, jak przejście do porządku dziennego.

Znaną jest podstawa ustawy drogowej z r. 1866. Paragraf 12 tej ustawy, obowiązujący gminę do robocizny, a obszar dworski do dostarczania materyału — paragraf, który zaraz po wejściu w życie tej ustawy, okazał się tak niesprawiedliwym dla stron obydwóch, tak niewykonalnym w rze-

czywistości, że dotychczasowe swoje istnienie zawdzięcza najsmutniejszemu z kompromisów — kompromisowi, aby wykonanym nie był.

Rozpoczęła się też od 1868 do 1872 roku epoka nowelli, dodatków, prepozycei do zmian rozmaitych, które stemplować miały gmach zaraz przy budowie, w fundamentach swoich spaczony.

Z rokiem 1872 przeszliśmy w epokę zmiany radykalnej, szukania innych, sprawiedliwszych i szerszych podstaw dla ustawy drogowej.

Z licznymi projektami występował kolejno Wydział krajowy. Zwoływał ankiety, badał potrzeby wszelkiej kategorii komunikacji krajowych, studyował ustawodawstwo drogowe innych krajów, zbierał różne daty statystyczne za podstawę do wymierzenia ciężarów drogowych służyć mogące. Zasady jego przyjmowała lub modyfikowała każdoroczna komisya sejmowa, zawsze jednak bezskutecznie, bo albo dla braku czasu, projektowane ustawy nie przychodziły pod obrady wysokiej Izby, albo, jeżeli przyszły pod dyskusyą po długich debatach były uchylone.

I dziwić się nie można, że tak było. Wyjątkowo ciężkie stosunki naszego kraju, na którym nie godzi się robić kosztownych doświadczeń, tłómaczyć mogły aż do wszechstronnego obeznania się z rzeczą, aż do wyczerpania wszelkich środków zbadania stosunków krajowych i obcych, usprawiedliwioną w tej mierze oględność wysokiej Izby. Z oględnością tą liczył się w niepospolity sposób Wydział krajowy, przedstawiając wysokiemu Sejmowi w ubiegłej sesji projekt opatrzone w pracowite, wyczerpujące i umiejętnie zestawione wykazy, tabele i daty statystyczne. Skrętnie i ze znajomością przedmiotu zebrany obfity materiał, podał każdemu sposobność oparcia swoich kombinacji na niewątpliwych danych i rozejrzenia się w dokładnym obrazie komunikacji krajowej i jej niezbędnych potrzeb.

Projekt ten Wydziału krajowego, z przyczyny krótkiego trwania sesji sejmowej, acz rozpoznany przez komisję i wniesiony do Izby, nie mógł przyjść pod obrady wysokiego Sejmu. Przychodzi więc znów na sesję tegoroczną z nielicznymi, tylko mniejszej wagi, zmianami i poprawkami, jakie poczynić komisji drogowej zdawało się właściwem.

Wobec tak gruntownej pracy, wynikłej z kilkoletniej walki argumentów, z doświadczeń swoich i obcych, komisya drogowa trudne swoje zadanie, miała chociaż tem ułatwione, że i ona od lat kilku w tym samym prawie powracając składzie, zżyła się z kwestyą sporną, odnaleźć też w niej mogła z łatwością te same kierunki myśli i rozumowań, które ją zajmowały, a które mimo porażek w Izbie tem mniej opuścić mogła, że jakby dla utwierdzenia na raz obranej drodze, w tym samym prawie składzie spotykała się z statecznem wysokiej Izby zaufaniem.

Tak Wydział krajowy jak i komisya drogowa opierały dawniejsze swoje projekta na zasadach prestacyi, skombinowanych z podatkiem i ujętych razem w pewien system konkurencyjny. Między dawniejszymi projektami a dzisiejszym, ta tylko zachodzi różnica, że gdy w dawniejszych podstawą rozkładu były: osoby, dom, inwentarz robotczy, a wreszcie podatek, w niniejszym Wydziałowym i komisyjnym zarazem projekcie, przyjęto w pierwszym rządzie jako podstawę wymiaru: rodzinę, w drugim — podatek. Równy rozkład ciężaru dla wszystkich warstw społeczeństwa w miarę zamożności i mienia każdego, dostarczenie środków chętnym, możliwość zmagania opieszalejszych, kontrola w właściwych granicach wyższych władz autonomicznych, — to są przewodnie myśli, które przy dokładnem badaniu projektu do ustawy drogowej miała ciągle na pamięci i uwadze komisya. Inne, w dawniejszych latach projektowane podstawy opodatkowania, acz długoletnią praktyką w licznych krajach uświęcone, acz wiele za sobą motywów mającą, przez wysoki Sejm wraz z dawnymi wnioskami uchylone zostały. Dziś więc występujemy przed wysoką Izbę z ostatnią, zdaniem komisji, możliwą w naszych stosunkach kombinacyą rozkładu ciężaru drogowego.

Niniejszy projekt dotyka także jednego z ważnych zadań naszych urządzeń społecznych: znosi on zupełnie różnicę między gminą a obszarem dworskim co co powinności drogowej, łączy je na tem polu, aby wobec powszechnej ekonomicznej potrzeby, zapewnić krajowi liczne korzyści, z ułatwienia i pomnożenia komunikacyi płynące.

Ma więc ustawa projektowana i myśl społeczną w podstawie urządzeń, które zaprowadza.

Z tych zapatrywań wychodząc, komisya drogowa wnosi :

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

./.

I. Ustawę pod a) załączoną.

II. Powyższą uchwałą załatwione zostają petycje do l. 122, 226, 257, 307, 390.

Lwów dnia 6. października 1878 r.

P. Gross
przewodniczący.

J. Męciński
sprawozdawca.

Ustawa

z dnia 187 dla Królestwa Galicyi i Lodomerji wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o drogach publicznych nieeraryalnych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mojego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam, co następuje :

I. Ogólne postanowienia.

§. 1.

Ustawa niniejsza obejmuje postanowienia o drogach krajowych, powiatowych i gminnych.

§. 2.

Drogami krajowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które ustawą krajową za drogi krajowe uznane zostaną.

§. 3.

Drogami powiatowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które uchwałą Rady powiatowej lub Sejmu krajowego (§. 5 ustęp 2) za powiatowe uznane zostaną.

§. 4.

Wszystkie drogi do publicznego użytku przeznaczone a nie objęte §§. 2 i 3 są drogami gminnymi.

§. 5.

Za drogi powiatowe uznane być mają drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, w szczególności zaś te, które miasta i miasteczka znaczniejsze targowe łączą tak pomiędzy sobą jak i z drogami bitymi, lub stacyami kolei żelaznych.

Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały, lub jeżeliby Rady sąsiednich powiatów nie mogły porozumieć się co do założenia drogi przecinającej dwa lub więcej powiatów, a mającej ważność komunikacyjną, natenczas Sejm krajowy na podstawie zbadania sprawy przez Wydział krajowy i po rozpoznaniu opinii właściwych Rad powiatowych, może uznać taką drogę za powiatową.

§. 6.

Każdy powiat podzielony zostanie dla zarządu dróg gminnych na okręgi drogowe, złożone z jednej gminy i obszaru dworskiego a w razie potrzeby kilku gmin i obszarów dworskich.

Obszary dworskie łączyć można w okręgi drogowe tylko z temi gminami katastralnymi, do których należą.

Miasta tworzyć będą osobne okręgi.

Każdy okręg reprezentowany będzie przez komitet drogowy.

Do zakładania dróg gminnych potrzeba uchwały Komitetu okręgu drogowego tudzież przyzwolenia politycznej władzy powiatowej i Wydziału powiatowego.

§ 7.

Pertraktacya ze stronami interesowanemi dla zbadania i oznaczenia konkurencyi dobrowolnej, czy to na rzecz budowy, czy też przyszłej konserwacyi; niemniej przyzwolenie władz ze względów politycznych i wojсковых a przy drogach powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego, mają poprzedzać zakładanie dróg krajowych i powiatowych. Pierwszeństwo budowy

przy równych zresztą warunkach przysłuża tym drogom, dla których ofiarność stron interesowanych okaże się największą.

§. 8.

Wszystkie urządzenia, przeznaczone do uzupełnienia, ochrony lub bezpieczeństwa dróg, mianowicie: mosty, przewozy, budowy sztuczne i t. d., uważane będą za część tej drogi, na której się znajdują; ze względu jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy może zrobić wyjątek od tego pravidła Sejm krajowy, przyjmując koszta budowy lub utrzymania tych przedmiotów na fundusz krajowy, a co do dróg gminnych także Rada powiatowa, przyjmując je na fundusz powiatowy.

§. 9.

Własność nieruchoma, na rzecz drogi publicznej potrzebna winna być nabytą w drodze wywłaszczenia podług istniejących ustaw i przepisów.

§. 10.

Zaniechanie drogi krajowej wymaga: ustawy krajowej — drogi powiatowej: uchwały Rady powiatowej i przyzwolenia c. k. Namiestnictwa i Wydziału krajowego — drogi gminnej: uchwały komitetu okręgu drogowego tudzież przyzwolenia Rady powiatowej i politycznej władzy powiatowej.

Zaniechana droga krajowa nie uznana za powiatową równie jak zaniechana droga powiatowa, stają się drogami gminnymi, jeżeli służą do użytku publicznego (§. 4.)

Zaniechana droga do użytku publicznego nie służąca, sprzedaną zostanie na rzecz funduszu tej kategorii dróg, do której należała. Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych zarządzi bezzwłocznie oszacowanie gruntów przez znawców nieinteresowanych i zavezwie do zapłacenia ceny szacunkowej tych właścicieli, których gruntu z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60 od zavezwania złożona nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

§. 11.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków opartych na dobrowolnych ugodach, lub innych specjalnych tytułach prawnych co do dróg wszelkich kategorii.

II. Pokrycie kosztów.

§. 12.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz krajowy.

Czy i o ile powiaty, przez które te drogi przechodzą, przyczyniać się mają do kosztów budowy i utrzymania dróg krajowych, oznaczy w każdym poszczególnym wypadku ustawa krajowa.

§. 13.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ciężą przedewszystkiem na funduszach właściwego powiatu.

Na cele drogowe obowiązana jest Rada powiatowa nakładać corocznie powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich w wysokości 5%, a w miarę potrzeby do 10% tychże podatków.

Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z dopełnieniem tego obowiązku, a ztąd sprawa komunikacji doznawała uszczerbku: natenczas Wydział krajowy po wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, wstawi w budżet powiatowy potrzebną kwotę i nałoży na jej pokrycie dodatki do podatków bezpośrednich, w granicach ustawą niniejszą dozwolonych.

Wyższe dodatki do podatków bezpośrednich na potrzeby drogowe uchwalić może Rada powiatowa tylko w granicach zakreślonych ustawą o Reprezentacji powiatowej.

Na rzecz dróg powiatowych, położonych w okręgu drogowym, użyte być mogą prestaty (§. 15), wszakże z zastrzeżeniem §. 31 l. 5.

§. 14.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych po-

noszą gminy i obszary dworskie, należące do okręgu drogowego.

A to:

- a) prestacyami;
- b) składką pieniężną.

§. 15.

Prestacye.

Źródłem funduszu dróg gminnych w okręgu drogowym są przede wszystkim prestacye.

Każda rodzina, a względnie partya prowadząca samoistne gospodarstwo domowe, zamieszkała w gminie lub na obszarze dworskim, odrabia rocznie trzy dni piesze.

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza rocznie, oprócz prestacyi osobistej: od sumy podatkowej nieprzenoszącej trzech złotych reńskich podatków bezpośrednich pół dnia pieszego, lub tegoż wartość pieniężną.

Przy wyższych kwotach podatkowych będzie zachowana ta sama skala wymiaru.

Zarządowi drogowemu wolno będzie w razie uznanej przez niego potrzeby, zmienić robotę pieszą na ciągłą: w stosunku trzech dni pieszych do jednego dnia parokonnego a dwóch dni pieszych do jednego dnia parobydłanego zaprzęgu.

Zamiany takiej żądać można tylko od kontrybuenta posiadającego potrzebny inwentarz roboczy i uiszczającego prestacyę w naturze.

Gdyby ilość prestacyi w pewnym okręgu drogowym przewyższała potrzebę, natenczas: może Rada powiatowa, za przyzwoleniem Wydziału krajowego, niżyc na rok jeden, wymiar prestacyi z zachowaniem wszakże stosunku prestacyi od rodziny do prestacyi od podatków.

§. 16.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej służyć będą spisy rodzin, względnie partyi oraz spisy opłacających podatki bezpośrednie.

Spisy takie będą układane co lat 3 według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31go grudnia.

§. 17.

Prestacye winien zarząd drogowy w zasadzie zużyć rokrocznie w całości oraz nieuiszczone w terminie prestacye wykonać bez zwłoki na koszt obowiązanych. Nie użyte w ciągu roku prestacye mają obowiążani do dni trzydziestu po ukończonym roku spłacić według cen wykupna, a kwota pieniężna ztąd jakoteż z nieużytych opłat pieniężnych powstała, przechodzi do funduszu drogowego właściwego okręgu.

§. 18.

Wolni od prestacyi są:

1) Osoby ustawę gminną uwolnione od ciężarów gminnych, o ile nie posiadają własności odpowiednio opodatkowanej, osoby zostające w zupełnem ubóstwie a z powodu wieku, słabości lub wątłego zdrowia niezdolne do roboty i niemające w rodzinie członków do niej zdolnych.

2) Od uiszczania prestacyi od podatku wolne są fundusze zakładów gminnych i powiatowych, tudzież towarzystwa zaliczkowe.

3) Mieszkańcy miast posiadających odrębne statuty gminne.

§. 19.

Robociznę prestacyjną można wykonać w naturze, wolno też wykupić się od niej w całości lub częściowo, przez złożenie jej wartości pieniężnej, z potrąceniem piątego procentu a to w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia repartyeyi.

W razie potrzeby gotowizny uznanej za niezbędną przez zarząd drogowy, uiszczoną być musi w pieniądzach prestacya przypadająca od podatku.

Kontrybuentom odrabiającym prestacyę w naturze wyznaczoną będzie w zasadzie robota wymiarowa.

Kontrybuenci odrabiający prestacye w naturze, nie mogą być pociągani do uiszczania takowej na dalszej przestrzeni jak cztery kilometry po za obrębem gminy katastralnej, w której zamieszkują.

§. 20.

Składka pieniężna.

O ile prestacye (osobiste i od podatków) i inne źródła funduszu dróg gminnych nie wystarczają na bu-

dowę i utrzymanie dróg gminnych w okręgu drogowym, może komitet tegoż okręgu uchwalić składkę pieniężną, do której k a ż d y przyczyniać się ma w miarę opłacanych podatków bezpośrednich.

Składka pieniężna na potrzeby drogowe nie może w ciągu jednego roku, z wyjątkiem wypadków nadzwyczajnych i niecierpiących zwłoki, wynosić więcej niż 5 centów od jednego złotego podatków bezpośrednich.

Wyjątkowe nałożenie wyższej składki pieniężnej należy następnie usprawiedliwić przed Wydziałem powiatowym.

Składka pieniężna nie wchodzi do budżetu gminnego.

Jeżeliby komitet okręgu drogowego nie uchwalił potrzebnej składki pieniężnej a ztąd sprawa komunikacyi dozuwała uszczerbku: natenczas Wydział powiatowy, a w drodze odwołania się Wydział krajowy wstawi w budżet okręgu drogowego potrzebną kwotę i nałoży na jej pokrycie, w granicach powyższych, składkę pieniężną, w miarę opłacanych podatków bezpośrednich.

Składka pieniężna na potrzeby dróg gminnych ma być pobierana przez te same organa i ściągana za pomocą tych samych środków co podatki.

§. 21.

Do funduszu krajowego również jak do funduszu dróg powiatowych i funduszu dróg gminnych w okręgu wpływają jeszcze:

1) Datki fabryk i przedsiębiorstw zużywających niezwykle sposobem drogę nieomyconą, tudzież datki kol i żelaznych.

2) Dochody z myta.

3) Kary pieniężne za przekroczenia policyi drogowej, kary dyscyplinarne (§§. 35 i 39) i wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach.

4) Własne dochody zarządu dróg, jak n. p. ze sprzedaży starych materiałów, niepotrzebnych gruntów i budynków, z wydzierżawienia trawy i t. p.

5) Ofiary dobrowolne lub datki uiszczane na mocy specjalnych tytułów (§. 11).

A do funduszy dróg powiatowych i gminnych także:

6) Odsetki od własnych kapitałów — i

7) Subwencye.

Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych tudzież subwencye, służą tylko dla tych dróg i przedmiotów dla których są przeznaczone.

§. 22.

Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych.

Jeżeli użytkowanie kopalń lub kamieniołomów, albo inne przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne drogę nieomyconą niezwykłym sposobem zużywa lub psuje, obowiązany będzie przedsiębiorca do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczania należy oznaczyć dobrowolną ugodą między Wydziałem powiatowym a stroną. Jeśli nie przyjdzie ugoda do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem. Wysokość tych datków ma być zastosowaną do tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo powiększa kosztą jej utrzymania.

Niemniej też przyczyniać się będą przedsiębiorstwa kolei żelaznych osobnymi datkami do budowy i utrzymania publicznych dróg dojazdowych, łączących stacje kolei żelaznych z najbliższymi drogami bitymi, miastami i miasteczkami.

Po zbadaniu sprawy na miejscu przez Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową, i przeprowadzeniu rokowań z przedsiębiorstwem dotyczącej kolei żelaznej co do wysokości datków i sposobu ich uiszczania: zatwierdzi Wydział krajowy dobrowolną ugodę, zawartą w tej mierze między Wydziałem powiatowym a stroną, w braku zaś onej, lub gdy się na nią Wydział krajowy nie zgadza, wyda orzeczenie w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Jeżeli to porozumienie nie nastąpi, rozstrzyga Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu.

§. 23.

M y t a.

Myta: drogowe, mostowe, przewozowe na drogach powiatowych i gminnych, oraz myto kopytkowe, stanowią przedmiot osobnych uchwał sejmowych.

Strona prywatna, pobierająca myto na podstawie koncesyi mytniczej, obowiązana jest aż do wygaśnięcia nadanego jej prawa, utrzymywać przedmiot omycony własnym kosztem i w należytym stanie.

Miejsce dla stacyj mytniczych na drogach powiatowych i gminnych oznacza polityczna władza powiatowa w porozumieniu z Wydziałem powiatowym.

Spory co do uwolnienia od myta rozstrzygają władze rządowe.

§. 24.

Subwencye.

Do budowy albo rekonstrukcyi drogi powiatowej lub gminnej, ważnej pod względem komunikacyi, a zbyt kosztownej dla powiatu lub dla okręgu drogowego, może być udzielony zasiłek lub bezprocentowa pożyczka z funduszu krajowego.

Takaż subwencya może być udzielona z funduszu dróg powiatowych dla dróg gminnych.

W razie niezbędnej potrzeby i po wyczerpaniu środków ustawą wskazanych, udzieloną być może wyjątkowo subwencya z funduszu krajowego także do konserwacyi drogi powiatowej lub gminnej, ważnej pod względem komunikacyi (§. 29 ustęp 2.)

§. 25.

Jeżeli droga krajowa lub powiatowa przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p., całą ztąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada.

§. 26.

Jeżeli z powodu uwzględnionych życzeń mieszkańców, zatem w interesie pewnej osady, drodze krajowej lub powiatowej miałby być nadany kierunek przecinający tę osadę, która inaczej bez uszczerbku powszechnego ruchu mogłaby być pominięta, natenczas osada ta ponosi sama nadwyżkę wydatków kosztowniejszej budowy, spowodowaną przez zmianę zamierzonego kierunku drogi.

§. 27.

Dopóki droga uznana za krajową lub powiatową nie będzie oddaną w całości lub w części do użytku pu-

blicznego, komunikacja w kierunku tejże drogi, winna być utrzymywana kosztem tych, którzy do jej utrzymania byli przedtem obowiązani.

§. 28.

Jeżeli komunikacja przez wypadki elementarne jak np. zasy śniegowe, powódzie i t. p. została zagrożoną, lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót niecierpiących zwłoki, za wynagrodzeniem, mieszkańcy osady najbliższej miejsca, w którym robota ma być wykonana. Rada powiatowa oznaczy okrąg osad, które — i kolejny porządek, jakim osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót.

Wynagrodzenie oznacza Wydział krajowy co do dróg krajowych, Wydział powiatowy co do dróg powiatowych, a komitet okręgu drogowego co do dróg gminnych.

III. O zakresie działania

Reprezentacyi i władz autonomicznych w sprawach drogowych, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzedzających.

§. 29.

Sejm krajowy.

Sejm krajowy stanowi:

- 1) o funduszach potrzebnych na budowę i utrzymanie dróg krajowych;
- 2) o zasiłku z funduszu krajowego na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 24).

§. 30.

Wydział krajowy.

Wydział krajowy:

- 1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych, a naczelny nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych tudzież nad ich funduszami i wydaje w granicach niniejszej ustawy i w celu jej przeprowadzenia potrzebne rozporządzenia i instrukcje tak administracyjne i rachunkowe jakoteż techniczne;

2) oznacza, w wypadku przewidzianym w §. 13, jakimi środkami Rada powiatowa ma się przyczyniać do kosztów budowy i utrzymania dróg powiatowych, oraz w jakim porządku i czasie drogi te mają być budowane, a jeżeli się przekona, że roboty należyce nie są wykonywane, natenczas winien objąć zarząd bezpośredni;

3) mianuje — jeżeli tego uzna potrzebę — delegatów lub komitety dla spraw drogowych, oznaczając ich zakres działania;

4) wyznacza w granicach dotacyi sejmowej zasiłki lub bezprocentowe pożyczki z funduszu krajowego na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 24.);

5) stanowi cenę wykupną prestacyi w powiecie, jeżeli Rada powiatowa tego obowiązku w należyтым czasie nie dopełni (§. 31.);

6) rozstrzyga spory pomiędzy Radami powiatowymi co do kierunku dróg powiatowych — również jak między komitetami okręgów drogowych, nie należących do tego samego powiatu: co do kierunku dróg gminnych, i w ogólności rozstrzyga sprawy drogowe w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 31.

Rada powiatowa.

Rada powiatowa:

1) nadzoruje zarząd funduszu dróg powiatowych;

2) oznacza ceny wykupną robocizny pieszej (§. 13.) przynajmniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem każdego roku administracyjnego;

3) stanowi o zasiłku z funduszu dróg powiatowych na rzecz dróg gminnych;

4) dzieli powiat na okręgi drogowe (§. 5) na podstawie stosunków miejscowych i z uwzględnieniem ogólnej instrukcyi przez Wydział krajowy wydać się mającej;

5) oznacza, jaka część prestacyi (§. 15) ma być użyta w okręgu drogowym, na rzecz dróg powiatowych (§. 13 ustęp 5), pozostawiając wszakże na rzecz dróg gminnych tego okręgu potrzebną ilość prestacyi.

§. 32.

Wydział powiatowy.

Wydział powiatowy:

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny za-

rząd dróg powiatowych, utrzymuje ich inwentarz, przedstawia Wydziałowi krajowemu corocznie projekty i budżety drogowe i zdaje z końcem każdego roku sprawę o stanie dróg powiatowych i gminnych tudzież o ich funduszach Wydziałowi krajowemu i Radzie powiatowej;

2) nadzoruje komitety drogowe co do budowania i utrzymywania dróg gminnych, a mianowicie czuwa nad całością funduszu tych dróg, sprawdza corocznie a w razie potrzeby prostuje ich preliminarze i projekty, zatwierdza budżety i przekonuje się, czy prestacje drogowe zostały zużyte;

3) przeznacza w granicach dotacyi (§. 31—3) zasiłek lub pożyczkę z funduszu dróg powiatowych na rzecz dróg gminnych (§. 24.);

4) rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych;

5) dostarcza Wydziałowi krajowemu na żądanie dat statystycznych, dotyczących się dróg powiatowych i gminnych;

6) kieruje budową i utrzymaniem dróg krajowych o ile ta czynność została mu przez Wydział krajowy poręczoną;

7) mianuje dla każdego okręgu drogowego w powiecie jednego członka i tegoż zastępcę, a do załatwienia specjalnych spraw drogowych delegatów, których zakres działania oznacza.

§. 33.

Komitety okręgów dróg gminnych.

Komitet okręgu dróg gminnych jest organem zarządzającym i uchwalającym w sprawach dróg gminnych i uchwały jego w tym zakresie powzięte mają moc obowiązującą dla wszystkich gmin i obszarów dworskich, należących do okręgu drogowego.

Od uchwały lub orzeczenia komitetu odwołać się można do Wydziału powiatowego.

Siedzibę komitetu oznacza sam komitet.

Urząd członka komitetu jest bezpłatny.

Skład komitetu:

§. 34.

Komitet okręgu drogowego składa się z trzech członków, z których jednego mianuje Wydział powiatowy, jednego wybierają obszary dworskie, jedne wreszcie naczelnicy gmin do tegoż okręgu należących.

W gminie stanowiącej z obszarem dworskim jeden okręg drogowy, naczelnik gminy i posiadacz obszaru dworskiego lub mianowany przez niego zastępca wchodzi bez wyboru w skład komitetu drogowego.

Współposiadacze obszaru dworskiego wykonują swe prawa przez pełnomocnika.

Jeżeli w okręgu drogowym nie ma obszarów dworskich, natenczas wybierają naczelnicy gmin dwóch członków do komitetu. W miastach stanowiących osobne okręgi drogowe wybiera Rada gminna dwóch członków komitetu drogowego.

Wybór i rozwiązanie komitetu.

§. 35.

Peryod urzędowania komitetów drogowych jest ten sam, co i Wydziału Rady powiatowej.

Wydział powiatowy może unieważnić wybór w porozumieniu z c. k. polityczną władzą powiatową.

Aż do ukonstytuowania się nowego komitetu drogowego urzędują dawni członkowie.

W razie opróżnienia w ciągu peryodu wyborczego posady członka komitetu lub jego zastępcy, ma być dokonany nowy wybór najpóźniej do dni 14.

W miejsce członka komitetu niemogącego brać udziału w czynnościach, powoła przewodniczący jego zastępcę.

Przewodniczącego wybiera komitet z grona swego.

Gdyby komitet nie mógł się ukonstytuować dla braku kompletu lub z jakiegokolwiek bądź przyczyn, Wydział powiatowy zamianuje w porozumieniu z c. k. Starostwem komitet prowizoryczny na czas potrzeby.

Co do przyjęcia wyboru na członka komitetu i dopełnienia obowiązków urzędowych, również jak co do rozwiązania komitetu okręgu drogowego, zastosowane będą analogiczne postanowienia §§. 20, 25, 42 i 109 ustawy gminnej.

Grzywny wymierza Wydział powiatowy.

Od takiego orzeczenia Wydziału powiatowego odwołać się można do Wydziału krajowego.

Kara pieniężna wpływa na rzecz dróg gminnych w okręgu.

Zakres działania.

§. 36.

Komitet okręgu drogowego :

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg gminnych w okręgu, orzeka o uwolnieniu

osób w §. 18. ust. 1 wskazanych, od prestacyi drogowych, stanowi o sposobie użycia funduszu dróg gminnych i załatwia rachunki roczne.

2) utrzymuje wykaz i inwentarz dróg gminnych, uchwała corocznie na podstawie tego wykazu preliminarz robót i budżet drogowy i utrzymuje ich inwentarz;

3) mianuje do wykonywania poleceń komitetu organa wykonawcze i oznacza zakres ich działania;

4) czuwa nad należyty stanem dróg gminnych w okręgu oraz nad tem, ażeby wszelkie prestacye i składki pieniężne (§§. 15 i 20) na rzecz dróg gminnych w okręgu uiszczane były w sposób właściwy i w oznaczonym terminie.

5) dostarcza na żądanie Wydziału powiatowego wszelkich wyjaśnień i dat, dotyczących się dróg publicznych;

6) kieruje budową i utrzymaniem dróg powiatowych w okręgu drogowym, o ile ta czynność została mu przez Wydział powiatowy poręczoną.

§. 37.

Zwierzchność gminna.

Zwierzchność gminna:

- 1) sporządza spis kontrybuentów w gminie;
- 2) ogłasza rozkład prestacyi, ceny wykupna robocizny i składkę pieniężną.
- 3) użycza komitetowi okręgu drogowego wszelkiej pomocy w zarządzie dróg gminnych i ma według jego poleceń wykonywać czynności, które jej tenże poruczy;
- 4) sprowadza na miejsce roboty kontrybuentów uiszczających prestacye w naturze (§. 19) również dostarcza robotników do wykonywania robót, spowodowanych wypadkami elementarnymi (§. 28).

§. 38.

Przełożony obszaru dworskiego.

Przełożony obszaru dworskiego sprawuje analogicznie te same czynności na obszarze dworskim, które zwierzchność gminna obowiązana jest wykonywać na obszarze gminnym.

IV. Środki zaradcze.

§. 39.

Jeżeliby Rada powiatowa lub Wydział powiatowy zaniedbywały swoje obowiązki, natenczas Wydział krajowy na koszt powiatu zaradzi temu w granicach obowiązujących ustaw, w sposób jaki za odpowiedni uzna.

Taka sama władza przysługuje Wydziałowi powiatowemu nad komitetem okręgu drogowego, Radą gminną, zwierzchnością gminną, i przełożonym obszaru dworskiego, nadto może Wydział powiatowy członka komitetu, zwierzchności gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, zaniedbujących swoje obowiązki, skazać na grzywny aż do 20 złr. w. a.

Koszta komisji wywołane przez żalącego się ponosi tenże, jeżeli zażalenie za niesłuszne uznanem zostało, w przeciwnym razie ponosi je właściwy fundusz drogowy.

V. Nadzór rządowy.

§. 40.

Władza polityczna winna czuwać, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać, tudzież, ażeby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie było zagrożone. W razie więc takiego zaniedbania zażąda zaradzenia od sprawującego bezpośrednią administrację, a gdy krok ten zostanie bezskutecznym, jako też w razach niebezpieczeństwa lub elementarnych wypadków, zarządzi bez zwłoki stosowne środki na koszt obowiązanych i zawiadomi o tem właściwy zarząd drogowy.

Ustawa niniejsza nie narusza przyznanego w ustawie gminnej i w ustawie o reprezentacji powiatowej władzom rządowym prawa nadzoru nad reprezentacją gminną i powiatową i systowania uchwał tych reprezentacji. Toż samo prawo przysługuje władzom rządowym względem komitetu okręgu drogowego.

VI. Odwołanie się do wyższej władzy i przedstawienia.

§. 41.

Wszelkie odwołanie się lub przedstawienie do wyższej władzy autonomicznej, ma być wniesione w przeciągu dni 14 od dnia doręczenia lub ogłoszenia uchwały.

Od orzeczeń władzy politycznej, wydanych z mocy §. 40 niniejszej ustawy, można odwołać się do c. k. Namiestnictwa, które rozstrzyga sprawę w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

VII. Egzekucya.

§. 42.

Wszelkie należitości oznaczone tą ustawą, jeżeli nie polegają na tytułach prawa prywatnego gdy nie są uiszczone w terminie, ściągane będą w drodze egzekucyi politycznej, mianowicie: prestacye, wykupna od prestacyi, dodatki do podatków, składka pieniężna na rzecz dróg gminnych, wydatki poniesione w skutek przedsięwzięcia środków zaradczych na koszt powiatu, okręgu dróg gminnych, gminy, przełożonego obszaru dworskiego, członka zwierzchności gminnej równie jak i kontrybuentów; kary dyscyplinarne, wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach, kary policyjne za przekroczenia przepisów drogowych, datki z powodu niezwykłego zużycia drogi, tudzież kosztu postępowania wykonawczego.

Egzekucyę przeprowadza: polityczna władza powiatowa względem gmin i obszarów dworskich, Zwierzchność gminna względem kontrybuentów w gminie, a przełożony obszar dworski względem kontrybuentów na tymże obszarze.

Na wezwanie władz zarządzających lub nadzorujących winna polityczna władza powiatowa z ominięciem gminy, a względnie obszaru dworskiego, jako całości, przystąpić do egzekucyi wprost przeciw pojedynczym kontrybuentom.

VIII. Postanowienia końcowe.

§. 43.

Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem wyda w granicach niniejszą ustawą określonych potrzebny regulamin.

§. 44.

Ustawa niniejsza obowiązywać będzie w rok od dnia ogłoszenia jej w dzienniku ustaw i rozporządzeń

krajowych. Z dniem wejścia jej w wykonanie traci moc obowiązującą ustawa z 18 sierpnia 1866 r. o prestacyach i kompetencji co do dróg publicznych.

§. 45.

Wykonanie niniejszej ustawy polecam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych.

