

Sprawozdanie

komisyi drogowej o wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie projektu ustawy o używaniu dróg publicznych nierządowych do innych celów, a w szczególności do budowy kolei żelaznych i prowadzenia na nich ruchu.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 21. października 1890 przekazał Wysoki Sejm wniosek Wydziału krajowego w sprawie używania dróg publicznych nierządowych do budowy kolei żelaznych komisji drogowej do rozpatrzenia.

W wykonaniu powyższej uchwały komisya drogowa ma zaszczyt złożyć Wysokiemu Sejmowi następujące sprawozdanie.

Ustawa państwowa z d. 25. maja 1880 o ulgach dla kolei miejscowych, przyznająca obok korzyści finansowych także i inne znaczne ułatwienia pod względem robót przygotowawczych, budowy, urządzenia i ruchu przedsiębiorstwom tego rodzaju, przyczyniła się przeważnie do powstania całego szeregu drugorzędnych dróg żelaznych, które tak przez swój związek z głównymi liniami kolejowymi jak i przez swe ekonomiczne znaczenie stanowią bardzo cenne i ważne uzupełnienie austriackiej sieci kolejowej.

Pod wpływem powyższej ustawy i przedłużających teje ważność ustaw z dnia 26. grudnia 1882, z d. 28. grudnia 1884 i z d. 29. czerwca 1886 powstało w krajach koronnych, w Radzie państwa reprezentowanych aż do roku 1888 osmdziesiąt trzy kolei miejscowych w ogólnej długości 2430 kilometrów. Tak pod tym względem jak i pod względem ogólnej sieci kolei żelaznych, Galicya zajmuje pomiędzy innymi krajami Monarchii nieledwie ostatnie miejsce.

Gdy bowiem inne prowincye na 100.000 morgów w kulturze rolnej zostających posiadają od 45 do 118 kilometrów dróg żelaznych, to u nas w kraju przypada na ten sam obszar ziemi zaledwie około 30 kilometrów.

Kraj więc przeważnie rolnicze płody wywożący i z ludnością prawie wyłącznie z rolnictwa żyjącą, posiada stosunkowo mniej dróg żelaznych, niż np. tak mały kraj jak Salzburgskie, którego $\frac{2}{3}$ części stanowią turnie, a ziemia w kulturze będąca wynosi zaledwie 17% całego obszaru. Mniej dróg żelaznych niż Galicya posiadają tylko alpejski Tyrol i pobrzeże morskie Dalmaeya.

Po wybudowaniu głównych pierwszorzędnych linii kolejowych, które przeznają nasz kraj w całej długości i po wykończeniu kilku poprzecznych ważnych rozgałęzień, dalszy rozwój komunikacyj kolejowych może nastąpić tylko w kierunku powstania dróg żelaznych lokalnych, drugorzędnych. Rozgałęzienie tego rodzaju sieci kolejowej, oszczędzające kosztów transportu wozowego, zmniejszające tem samem stosunek kosztów produkeyi do wartości, stać się powinno jednym z najintensywniejszych czynników podniesienia ekonomicznego kraju w przyszłości.

Ułatwić przyjsie do skutku przedsiębiorstw, mających na celu takie budowy, przyjsie w pomoc inicjatywie prywatnej, umożliwić wykonanie projektów, jest zadaniem tak państwa jak

i kraju we właściwym każdego zakresie działania, a to przez utworzenie warunków, pod którymi nastąpiłoby mógł rozwój tego rodzaju komunikacyi.

Jednym z tych warunków, a może nie najmniej ważnym jest unormowanie postanowień co do używania dróg wszelkich kategorii pod budowę kolei żelaznych.

Ostatni ustęp artykułu Xgo ustawy państwowej z dnia 17. czerwca 1887 postanawia, że oprócz dróg rządowych mogą być użyte i inne drogi publiczne do wybudowania na nich kolei żelaznych miejscowych, jednak tylko za zezwoleniem obowiązanych do ich utrzymania, względnie za zezwoleniem władz według istniejących ustaw do dania pozwolenia upoważnionych.

Wiadomą i doświadczeniem w innych krajach stwierdzoną jest rzeczą, że często tak strony bezpośrednio interesowane, jak i władze drogami zarządzające dla nieusprawiedliwionych przyczyn lub z łatwo zresztą pojąć się dającej obawy co do zwiększenia kosztów przyszłego utrzymania drogi, jakoteż i z obawy o mogące wyniknąć trudności w zarządzie, z powodu możliwego zwiększenia niebezpieczeństwa dla ruchu, zachowują się albo wręcz odpornie wobec projektów kolei, albo stawiają przedsiębiorstwom tego rodzaju tak uciążliwe warunki, że wykonanie budowy staje się zupełnie niemożliwym.

Należy zatem w podobnych sprawach, powszechną użyteczność na celu mających, ostateczną decyzję pozostawić władzy, która stojąc ponad miejscowymi partykularnymi interesami bezstronnie i więcej przedmiotowo rzecz samą osądzić jest w stanie.

Komisya drogowa jest zatem zdania, że uchwalenie przez Wysoki Sejm ustawy, zapewniającej korzyści przedsiębiorstwom transportowym przez zezwolenie budowy kolei na drogach autonomicznych i zwalniającej te przedsiębiorstwa od zmuszonego umawiania się z poszczególnymi zarządami drogowymi przyspieszy rozwój komunikacyi kolejowej i leży w interesie ekonomicznym kraju.

Z tych powodów komisya drogowa zgadza się w zupełności z postanowieniem §. 1. projektu ustawy, mocą którego przyznaje się Wydziałowi krajowemu prawo zezwolenia używania dróg publicznych do budowy na nich kolei żelaznych, oraz do innych celów użyteczności powszechnej, mniema jednak, że zwykłą i główną sprawą będzie budowa kolei żelaznych, używanie zaś dróg do innych celów jak np. do zakładania wodociągów, układania rur do przeprowadzenia ropy naftowej itp. zdarzać się może tylko w rzadszych i wyjątkowych wypadkach i z tych powodów komisya drogowa wnosi odmienną stylizację §. 1. oraz i tytułu projektu ustawy.

Komisya drogowa jest dalej zdania, że skoro w §. 2. zastrzeżone jest przed udzieleniem zezwolenia na użycie drogi do innych celów „wysłuchanie zdania zarządu odnośnej drogi“, nie należy pomijać zasiągnięcia także i opinii Reprezentacyi powiatowej, szczególnie w razach, gdzie chodzić będzie o drogę powiatową lub gminną w zarządzie powiatu pozostającą. Pominięcie wysłuchania tego zdania byłoby tem mniej usprawiedliwionem, ileże w myśl §. 28 ustawy o reprezentacyi powiatowej, Radzie powiatowej służy już i tak prawo objawienia swego zdania w sprawach ważnych tak Rządowi jak Sejmowi i Wydziałowi krajowemu. Samo przyspieszenie toku sprawy nie jest zdaniem komisyi dostatecznym powodem do pozbawienia się informacji wyczerpujących, jakie Reprezentacya powiatu w każdym wypadku w sprawie interesowana, udzielić jest w stanie; komisya drogowa wnosi więc w tym kierunku odpowiednią zmianę do ustępu pierwszego

Z postanowieniami zawartymi w dalszych paragrafach projektu Wydziału krajowego komisya drogowa zgadza się w zupełności i z tych powodów wnosi:

§. 2.

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony projekt ustawy.

Lwów, dnia 11. października 1890.

Przewodniczący:

Alfons Czaykowski m. p.

Sprawozdawca:

Wincenty Gnoiński m. p.

Ustawa

z dnia o używaniu dróg publicznych nierządowych do budowy kolei żelaznych i prowadzenia na nich ruchu, oraz do innych celów powszechnej użyteczności.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem postanawiam co następuje:

§. 1.

Wydziałowi krajowemu służy prawo zezwalania na używanie dróg publicznych nierządowych do budowy kolei żelaznych i prowadzenia na nich ruchu, oraz do innych celów, jeżeli zamierzone używanie drogi nie naraża bezpieczeństwa komunikacji publicznej, a właściwa administracyjna władza państwowa uzna powszechną użyteczność przedsięwzięcia.

§ 2.

Wydanie zezwolenia Wydziału krajowego poprzedzi zbadanie stanu rzeczy na miejscu, oraz wysłuchanie zdań reprezentacji powiatowych, a co do dróg gminnych także i zarządów drogowych odnośnych dróg.

Powyższe zbadanie, o ile tyczy się projektu budowy kolei żelaznej, nastąpi z reguły przy rewizji szlaku kolejowego, lub przy politycznej komisji reambulacyjnej, a względnie bezpośrednio po dokonaniu tych czynności.

§. 3.

W każdym poszczególnym wypadku oceni Wydział krajowy dopuszczalność używania drogi, a wydając zezwolenie w myśl § 1. przepisze zarazem warunki, mające przedewszystkiem na celu bezpieczeństwo, nieprzerwalność i łatwość komunikacji publicznej na drodze.

§. 4.

Oprócz wynagrodzenia ubytku w dochodach z myta istniejącego, nie niszcza przedsięwzięcie osobnej opłaty za używanie drogi.

§. 5.

Koszta stosownego utrzymywania tej części drogi, której przedsięwzięcie do swych celów używa, równie jak nadwyżka kosztów utrzymywania drogi, jaką w ogólności pomienione używanie za sobą pociągnąć może, tu-

dzień kosztu zarządzenia środków osobnych, mających na celu zapobieżenie przerwom, lub niebezpieczeństwom komunikacyi publicznej, ciężą na przedsiębiorstwie używającym drogi.

§. 6.

Spory pomiędzy przedsiębiorstwem używającym drogi publicznej a jej zarządem, odnoszące się do zobowiązań przedsiębiorstwa, objętych postanowieniami §§. 3, 4. i 5. rozstrzyga, po porozumieniu się z Wydziałem krajowym, c. k. polityczna władza krajowa z pozostawieniem stronom zwykłej drogi prawa tylko na wypadek wystąpienia przeciw wysokości wynagrodzenia przyznanego funduszowi drogowemu.

§. 7.

Jeżeli przedsiębiorstwo używające drogi nie dopełni warunków zastrzeżonych w zezwoleniu Wydziału krajowego, lub zobowiązań nałożonych ustawą niniejszą, zmuszone będzie do ich wykonania egzekucją polityczną.

W razie stałego uchylania się przedsiębiorstwa od dopełnienia powyższych warunków i zobowiązań zezwolenie wydane w myśl § 1. cofnięte być może za zgodą c. k. politycznej władzy krajowej.

§. 8.

Ustawa ta nie stosuje się do miast Lwowa i Krakowa.

§. 9.

Moim Ministrom spraw wewnętrznych i handlu polecam wykonanie niniejszej ustawy.