

Sprawozdanie

Komisji drogowej o projekcie Wydziału krajowego w przedmiocie poprawy dróg powiatowych i gminnych.

Wysoki Sejmie!

Nieustające starania Wysokiego Sejmu o poprawę stosunków komunikacyjnych osiągnęły w zakresie dróg krajowych dodatnie rezultaty. Rozwój komunikacji niższego rzędu nie zdołał jednak sprostać wzmagającym się potrzebom ekonomicznym, a drogi powiatowe i gminne pozostawiają dotąd jeszcze wiele do życzenia. Reforma ustawy drogowej zmierzająca do ulepszenia środków komunikacyjnych niższego rzędu, na podstawie odmiennego rozkładu ciężarów, podnoszona od r. 1872. pięć razy w Wysokim Sejmie z inicjatywy Wydziału krajowego, miała do walczenia z nioprzewyciężonymi dotąd trudnościami.

Reforma ustawy drogowej należy niewątpliwie do najcięższych zadań ustawodawstwa, zwłaszcza przy dzisiejszym ustroju gminnym i przy stosunkach ekonomicznych kraju naszego.

Wymownym dowodem jak trudną być może sprawa reformy drogowej, jest państwo ościenne, odznaczające się ścisłością urządzeń administracyjnych. Ciągłe usiłowania do przeprowadzenia jednolitej ustawy drogowej snują się w Prusiech od roku 1808. Rozpoczęte przed 80ciami laty prace do zastąpienia różnorodnych praw prowincjonalnych jednolitą ustawą państwową, podnoszone w latach 1808, 1820, 1830, 1833, 1836, 1842, 1857, 1862, 1865, 1877, aż do najnowszych czasów, nie zdołały dotąd doprowadzić do zamierzonego celu, mimo licznych projektów opracowanych gruntownie i wyczerpująco, i mimo widocznej wadliwości praw prowincjonalnych.

Trudno też oznaczyć chwilę, w której to ważne zadanie znajdzie w naszym kraju pomyslnie i wszystkim potrzebom odpowiadające rozwiązanie.

Odraczanie poprawy środków komunikacyjnych niższego rzędu do czasu przeprowadzenia reformy drogowej, mogłoby w daleką przyszłość odsunąć sprawę, która z powodu zmieniających się dziś stosunków, pod względem budowy dróg krajowych, bez słusznych zarzutów dłużej zwlekana być nie powinna.

Z objęciem dróg krajowych w zarząd Wydziału krajowego w roku 1868, przypadło w pierwszym rządzie Reprezentacji kraju dążyć do poprawy tych najważniejszych arterii ruchu komunikacyjnego, których sieć wykończona rozciągać się będzie na przestrzeni 1813 km.

W okresie lat czternastu dopełniono ważnego zadania poprawy i uzupełnienia sieci dróg krajowych przez wykonanie robót, wykazanych szczegółowo w sprawozdaniu Wydziału krajowego.

Dziś rekonstrukcja jest dokonana, a wykończenie nowych dróg krajowych dobiega do kresu.

Budżet drogowy wykazuje, że potrzeby na budowę i rekonstrukcję dróg krajowych w stosunku do roku 1882 zmniejszyły się o 60.000 zł. w. a.

W chwili kiedy rekonstrukcja dróg krajowych jest przeprowadzona, a sieć nowych dróg krajowych bliską ukończenia, przypada Reprezentacji kraju dalsze ważne zadanie zmierzające do poprawy dróg niższego rzędu, które stanowią bardzo przeważającą część środków komunikacyjnych w naszym kraju.

Doniosłość poprawy dróg powiatowych i gminnych występuje jasno jeżeli się uwzględni, że na 31.660 km. zajmują zbudowane drogi powiatowe tylko 1260 km., z których większa połowa wymaga rekonstrukcji, i że cała pozostająca a tak rozległa sieć należy do najniższej kategorii dróg.

Porównanie z niektórymi innymi krajami, wchodzącymi w skład monarchii, przedstawia następujące cyfry pod względem ulepszonych komunikacji niższego rzędu:

Na 1000 km. □ przypada dróg powiatowych:

w Morawii	233 km.
w Czechach	232 „
w Krainie	232 „
na Szlązku	227 „
w Austrii Niższej	220 „
w Wybrzeżu	216 „
w Styrii	171 „
w Austrii Wyższej	135 „
w Galicyi	17 „

Te cyfry są tak wymowne, że żadnego nie potrzebują komentarza.

Wydział krajowy w sprawozdaniu przedłożonem Wysokiemu Sejmowi wskazuje drogę wiodącą do poprawy środków komunikacyjnych niższego rzędu:

Bezpośrednia pomoc kraju polegająca na podwyższeniu zasobu subwencyjnego z 70.000 do 100.000 zł., mającego wzrastać w miarę zmniejszających się potrzeb na drogi krajowe i na wytworzeniu funduszu bezprocentowych pożyczek, w wysokości 300.000 zł., podział dróg gminnych na ważniejsze i mniej ważne, przeprowadzenie katastru drogowego, i zorganizowanie odpowiedniej służby drogowej w powiatach, taki jest program Wydziału krajowego opierający się na racjonalnym zużyciu prestaty pod ścisłą kontrolą Wydziałów powiatowych i naczelnym nadzorem Wydziału krajowego.

System subwencyjny przyjęty w państwach, w których rozwój komunikacji idzie w równej progresji z potrzebami ekonomicznymi przyniósł nieobliczone korzyści. •

System ten stanowiący potężną dźwignię w rozwoju drogowym, i ciągłą zachętę do podjęcia nowych prac około poprawy stosunków komunikacyjnych, powinien uzupełniać każdą ustawę drogową, a to tem bardziej, że największą zaletą tego systemu jest możliwość złagodzenia nierówności rozkładu ciężarów, istniejącej we wszystkich ustawach drogowych.

Im większy jest fundusz subwencyjny, tem łatwiej można usunąć nierówność rozkładu ciężarów. Subwencye stanowią faktyczną korekturę istniejących ustaw drogowych i odgrywają ważną rolę we wszystkich krajach austriackich.

Na szczególną uwagę zasługuje pod tym względem ustawa Górno-austriacka, która przenosi na fundusz krajowy koszta budowy dróg powiatowych, a do ich konserwacji dozwala udzielenia subwencji w wysokości połowy kosztów utrzymania.

Udzielanie bezprocentowych pożyczek na cele drogowe jest drugim ważnym momentem w sprawie rozwoju komunikacji niższego rzędu.

Bezprocentowe pożyczki ułatwią znakomicie usiłowania tych ciał reprezentacyjnych, które podejmując z nadmiernem wyteżeniem budowę dróg powiatowych i poprawę dróg gminnych, miały często do walczenia z brakiem odpowiednich funduszków, albo z wysokością opłacanych procentów.

Fundusz pożyczkowy, wzrastający w okresie 10-letnim do wysokości 300.000 zł., przedstawia w stosunku do wielkości zadania, zamierzonego przez Wydział krajowy, tylko skromne źródło pomocy krajowej.

Wzgląd na położenie ekonomiczne i na stosunki finansowe kraju naszego zmusza jednak do koniecznej oszczędności i wskazuje granicę nawet tych wydatków, które są przeznaczone na cele najbardziej produktywne.

System pomocy kraju przy drogach niższego rzędu, oparty na subwencyjach i bezprocentowych pożyczkach, ułatwia wytworzenie odpowiedniej służby drogowej, bo daje prawo domagania się w każdym poszczególnym wypadku tych warunków, które zapewnić mogą odpowiednio użycie funduszków krajowych.

Wydział krajowy ma już nietylko prawo ale ścisły obowiązek czuwać nad użyciem funduszków krajowych i udzielać je tam tylko, gdzie znajdują się warunki dające gwarancję, że udzielone fundusze nie zostaną zmarnowane.

Zorganizowanie odpowiedniej służby drogowej i wykonywanie ścisłego nadzoru ze strony Wydziału krajowego i Wydziałów powiatowych w myśl §§. 25. i 27. ustawy drogowej, byłoby zdaniem komisji drogowej nieodzownym warunkiem do korzystnego użycia udzielanej z funduszków krajowych pomocy i do istotnej poprawy dróg powiatowych i gminnych.

Drogi gminne przedstawiają w naszym kraju sieć tak rozległą, obejmującą 30.000 km., że do tej jednej kategorii należą drogi różnego pod względem komunikacyjnym znaczenia. Podział dróg gminnych na dwie kategorie, na drogi ważniejsze i mniej ważne, znajduje uzasadnienie w stosunkach faktycznych. Nie da się zaprzeczyć, że w sieci dróg gminnych przypada znaczna część na drogi wielkiej pod względem komunikacyjnym doniosłości, których należyte utrzymanie przechodzi o wiele siły obowiązanych gmin i obszarów dworskich.

W takich właśnie wypadkach daje się czuć najdotkliwiej nierówność rozkładu obowiązków drogowych i tu użycie subwencji może i powinno użyć zbyt wielkim ciężarom.

W związku z rozróżnieniem dróg gminnych na ważniejsze i mniej ważne stoi konieczność przeprowadzenia katastru drogowego, bo na tej podstawie będzie można ocenić doniosłość każdej drogi, pociągnąć granicę między ważniejszymi i mniej ważnymi i oznaczyć potrzebno koszta do utrzymania albo rekonstrukcji dróg gminnych.

Wydział krajowy wykazuje w sprawozdaniu swoim przybliżone koszta poprawy dróg powiatowych i gminnych w wysokości 36,150.000 zł.

Komisya drogowa sądzi, że obliczenie Wydziału krajowego, odnoszące się do pokrycia kosztów budowy i rekonstrukcji dróg powiatowych i gminnych opierałoby się wtedy tylko na pewnej podstawie, gdyby zasób prestacji drogowych mógł być zmieniony na wartość pieniężną.

Przy istniejących jednak stosunkach prawnych, nie pozwalających ani przymusowej zmiany prestacyi na jej wartość pieniężną, ani na przenoszenie zasobu prestacyjnego po za granicę gminy i przy faktycznym stanie rzeczy wykazującym, że zasób prestacyi drogowych nie rozkłada się w miarę potrzeby, ale w niektórych gminach jest w stosunku do potrzeb drogowych zbyt obfity, w innych zbyt szczupły, nie przedstawiają cyfry przez Wydział krajowy przytoczone tej pewności, na której możnaby dokładnie obliczyć pokrycie kosztów budowy i rekonstrukcyi dróg niższego rzędu, bo opierają się one głównie na nieco chwiejnej podstawie wartości zasobu prestacyjnego.

Wydział krajowy musiał jednak rachować się z istniejącymi stosunkami i tylko na nich opierać swoje obliczenia.

Jakkolwiek środki wskazane w sprawozdaniu Wydziału krajowego nie stoją w stosunku z ogromem zadania, to będą one zawsze pierwszym krokiem skuteczniejszej jak dotąd pomocy kraju do poprawy dróg niższego rzędu.

Komisya drogowa zdaje sobie sprawę z niepospolitej trudności tego wielkiego zadania i jest przekonana, że tylko przy użyciu całej sprężystości, przy działaniu opartem na gruntownem znawstwie stosunków i potrzeb komunikacyjnych w naszym kraju, a prowadzonym z głęboką rozważą, i przy stanowczem poparciu ze strony władz rządowych, można będzie powoli i stopniowo zbliżyć się do zamierzonego celu.

Komisya drogowa jest przekonana, że Wydział krajowy ze znaną gorliwością i energią, z jaką zawsze oddawał się sprawie ulepszenia stosunków komunikacyjnych, podejmie to trudne a tak doniosłe zadanie poprawy dróg powiatowych i gminnych, i że z udzielonej z funduszków krajowych pomocy wypłyną pod względem rozwoju drogowego doniosłe dla kraju następstwa. Komisya drogowa poleca więc bez zmiany Wysokiemu Sejmowi wnioski Wydziału krajowego w przedmiocie poprawy dróg powiatowych i gminnych.

Komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1) Sejm postanawia utworzenie zakładowego funduszu pożyczkowego w sumie 300.000 zł. w. a., przeznaczanego na publiczne cele drogowe i wyposażyć się mającego ze skarbu krajowego w ciągu lat dziesięciu, corocznemi dotacyami po 30.000 zł. w. a. począwszy od 1883 r.

2) Z drogowego funduszu zakładowego udzielane będą powiatom, gminom i obszarom dworskim bezprocentowe pożyczki, które spłacane być mają ratami rocznymi i umorzone najpóźniej w ciągu lat dziesięciu od dnia zaciągnięcia pożyczki.

3) Na bezzwrotne pożyczki dla dróg powiatowych i gminnych przeznacza Sejm na rok 1883 sumę 100.000 zł. w. a.

4) Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby w miarę zmniejszania się rocznych wydatków na budowę i rekonstrukcyę dróg krajowych, wstawiał do preliminarza budżetu krajowego odpowiednio zwiększać się mające kwoty na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych.

Lwów dnia 10. Października 1882.

Zastępca przewodniczącego:

F. Mycielski.

Sprawozdawca:

Alfons Czaykowski.