

Aleg. 116.

## Sprawozdanie

Komisji drogowej w przedmiocie projektu Wydziału krajowego do zmiany niektórych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

### Wysoki Sejmie!

W wykonaniu uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 17. Stycznia 1887 przedłożył Wydział krajowy swem sprawozdaniem z 25. Października 1887 wynik rokowań przeprowadzonych z c. k. Rządem względem zmiany niektórych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, i na tych rokowaniach oparty projekt ustawy.

Komisya drogowa, której uchwałą Wys. Sejmu z dnia 24. Listopada 1887 sprawozdanie Wydziału krajowego i projekt ustawy został przekazany, przedkłada w tym względzie Wysokiemu Sejmowi sprawozdanie.

W wyżej wspomnianej uchwale Wysokiego Sejmu wytknięty został Wydziałowi krajowemu w czterech punktach kierunek, w którym ustawa z dnia 15. Kwietnia 1881 zmienioną być winna.

Cel tej zmiany, wyrażony w sprawozdaniu Komisji drogowej z roku 1887 a potwierdzony przez Wysoki Sejm uchwałą z dnia 19. Stycznia 1887 jest umożliwienie rozwoju tej ważnej gałęzi komunikacji, jest uchylenie tych trudności i przeszkód, które ustawa w przeprowadzeniu swem nastrocza, dając powód do zatargów i procesów, rozstrzyganych częstokroć wbrew duchowi ustawy i intencji ustawodawcy.

Gorliwie przez Wydział krajowy prowadzone, a z całą gotowością przez c. k. Rząd krajowy poparte rokowania, których przebieg Wysokiemu Sejmowi w sprawozdaniu Wydziału krajowego przedstawiony został, doprowadziły do rezultatu, że Komisya drogowa jest w możności Wysokiemu Sejmowi przedłożyć projekt do ustawy odpowiadający zupełnie wytycznym punktom uchwały Sejmowej z dnia 19. Stycznia 1887 i dający nadzieję że dotychczas istniejące przeszkody w przeprowadzeniu ustawy usunięte zostaną — a mianowicie:

Projektowana zmiana §. 1. zmierza w myśl punktu pierwszego i drugiego uchwały Sejmowej z dnia 19. Stycznia 1887 do jasnego określenia krańca, do którego droga dojazdowa przy zetknięciu się jej z miastem lub miasteczkiem, mając na uwadze połączenie dworców kolejowych z głównymi punktami ruchu handlowego, doprowadzoną być winna, — zaś w myśl punktu trzeciego do uchylenia wątpliwości i sporów podnoszonych względem współudziału do kosztów budowy i utrzymania pewnych części dojazdów, do publicznego użytku przeznaczonych a własność prywatną kolejową stanowiących.

Projektowana zmiana ustępu pod liczbą 3 w §. 4, oznaczającego konkurencyę do kosztów budowy dojazdów kolejowych, wynika z obowiązujących z dniem 7. Lipca 1885. §§. 12. i 31. noweli drogowej.

Wydział krajowy mając sobie polecone przeprowadzenie rokowań także co do innych wątpliwości wpływających z zastosowania ustawy o dojazdach kolejowych, starał się §. 5. nadać takie sformułowanie, by przy orzeczeniu o potrzebie budowy nowego dojazdu kolejowego zawarowaniem zostało zupełnie stanowisko autonomiczne, oraz by umożliwiono przyjsie do skutku dojazdu w razie, jeśliby rada powiatowa z nieuzasadnionych powodów postanowieniu §. 5. zadość nie uczyniła.

Zdarzyć się bowiem może, że pewna rada powiatowa mimo wezwania ze strony władz administracyjnych. rządowych lub autonomicznych, albo wcale żadnego wniosku względem budowy dojazdu kolejowego nie przedstawi, albo może z powodu swego składu, ujemne poweźmie postanowienie, mimo wręcz przeciwnego interesu reprezentowanego przez się powiatu.

Komisya drogowa nie watpi, że takie wypadki będą bardzo rzadkie, nie mniej jednakże sądzi, że przystępując do radykalnego załatwienia trudności wpływających z dotychczasowej ustawy, należy i tę lukę ustawową wypełnić. Czuł to Wydział krajowy równie jak i c. k. Rząd, jednakże strony rokujące, jak się to ze sprawozdania Wydziału krajowego dowiadujemy, nie mogły zgodzić się ani na sposób załatwienia przez Wydział krajowy, ani na tenże przez c. k. Rząd proponowany.

Wypełnienie tej luki w ustawie leży równie w interesie kraju, jak w interesie c. k. Rządu.

W interesie kraju, ażeby się dla ruchu handlowego sieć takich dostępów do kolei jak najbardziej rozwijała, ażeby raz na zawsze uniknąć sporów i procesów. ażeby przyjsie do skutku dojazdów kolejowych przy rzeczywistej potrzebie kraju lub powiatu zwichnięte nie zostało obojętnością, lub źle zrozumianym interesem powiatu. W interesie państwa, któremu ze względu potrzeb tak państwowych jak ekonomicznych na tem zależeć powinno, by koleje, przy których rząd z tytułu gwarancyi lub własności jako strona konkurująca występuje, ile możliwości dostępnymi uczynić.

Tymi względami powodując się proponuje Komisya drogowa do §. 5. nowe dwa ustępy, z których jeden normuje postępowanie w razie, jeżeli mimo wezwania rada powiatowa odnośnego wniosku co do pewnego dojazdu kolejowego nie przedstawi; drugi — raz na zawsze uchyla wszelką ingerencyę c. k. Rządu, w razie, jeżeli ani Rada powiatowa ani Wydział krajowy za pewnym dojazdem kolejowym się nie oświadczy.

Wreszcie mniema Komisya drogowa, że obowiązkiem będzie Wydziału krajowego przy rocznem zdawaniu sprawy z swych czynności, z każdego wypadku, w którym dojazd kolejowy z inicjatywy Wydziału krajowego do skutku przyszedł, Wysokiemu Sejmowi wyczerpujące przedłożyć sprawozdanie.

Komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić przyłączoną ustawę. -/.

Lwów dnia 5. stycznia 1888.

**J. Męciński,**  
przewodniczący.

**Jaworski,**  
sprawozdawca.

# Ustawa

z dnia . . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem,  
zmieniająca niektóre postanowienia ustawy o publicznych dojazdach kolejowych,

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mezo Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem postanawiam co następuje:

## Art. I.

Postanowienia §. 1. 4. i 5. ustawy krajowej z dnia 15. Kwietnia 1881. Dz. u. kr. Nr. 46 w dotychczasowem brzmieniu zostają uchylone i mają opiewać jak następuje:

§. I. Dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą dworce i stacje kolei żelaznej z najbliższymi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowymi, krajowymi lub powiatowymi.

Dojazd łączący dworzec lub stację kolei żelaznej z miastem lub miasteczkiem ma być doprowadzony do tego punktu w mieście lub miasteczku, który ze względu na potrzeby miejscowego ruchu handlowego i komunikacji z koleją żelazną, uznany zostanie za najodpowiedniejszy przez władze orzekające o kierunku dojazdu w myśl §. 5. — Jeżeli jednak przez miasto lub miasteczko przechodzi droga państwowa, krajowa lub powiatowa, natenczas dojazd kolejowy ma być połączony, z drogą należącą do jednej z trzech kategorii powyższych, a gdzieby takich dróg było więcej niż jedna z tą, którą z pomiędzy nich uznają władze powyżej wskazane za najbardziej odpowiednią.

Place przed dworcami i stacyami przeznaczone dla ruchu osób i wozów równie jak rampy kolejowe, łączące te place z dojazdami, przejazdy i w ogóle wszystkie w objębie obszaru stacyjnego położone do powszechnego użytku służące drogi i przedmioty drogowe, o ile stanowią własność przedsiębiorstwa kolejowego, nie mają być uważane za części dojazdów kolejowych.

§. 4. Koszta budowy, równie jak koszt zakupna gruntów i wszelkie inne odszkodowania, ponoszą strony konkurujące w następującym stosunku:

1. Jedną trzecią część wszystkich kosztów ponosi przedsiębiorstwo kolejowe.

2. Jedną trzecią część ponoszą powiaty, przez które dojazd kolejowy przechodzi.

3. Część kosztów pokrywają prestacje i dodatki do podatków bezpośrednich przez gminy i obszary dworskie osobno uiszczać się mające

a wysokość onych i sposób ich uiszczania oznacza Rada powiatowa, nie przekraczając jednak połowy wymiaru ustanowionego na rzecz dróg gminnych §§. 12. i 31. ustawy drogowej z dnia 7. Lipca 1885.

Prestacje te i dodatki do podatków w żadnym razie nie mogą przewyższać jednej szóstej części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość.

4. Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową winien się starać o doprowadzenie dobrowolnej ugody ze stronami konkurującymi, wymienionymi w §. 3. lit. d), oznaczającej stosunek, w jakim mają się przyczyniać do kosztów budowy dróg dojazdowych i sposób uiszczania tej konkurencji.

Jeśliby ugoda nie doszła do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, a w braku takiego porozumienia Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu.

Tak samo postąpić należy przy oznaczeniu sposobu uiszczania konkurencji przypadającej na przedsiębiorstwa kolejowe.

5. Koszta nie pokryte przez strony konkurujące wymienione w §. 3. lit. a), b), c) i d), ponosi fundusz krajowy.

§. 5. O potrzebie budowy nowego dojazdu do dworca lub stacji kolejowej równie jak o potrzebie przełożenia lub rekonstrukcji dojazdów istniejących, jakoteż o kierunku tych dojazdów, orzeka na wniosek Rady powiatowej c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a w braku takiego porozumienia, Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu.

W razie, gdyby Rada powiatowa mimo wezwania c. k. Namiestnictwa lub Wydziału krajowego w przeciągu 30 dni nie przedstawiła wniosku co do potrzeby budowy nowego dojazdu kolejowego równie jak co do potrzeby przełożenia lub rekonstrukcji dojazdów istniejących o potrzebie budowy takiego dojazdu przełożenia lub rekonstrukcji orzeka na wniosek Wydziału krajowego c. k. Namiestnictwo.

Bez wniosku Rady powiatowej lub Wydziału krajowego, żadna droga publiczna za dojazd kolejowy w myśl niniejszej ustawy uznana być nie może.

## **Art. II.**

Wykonanie ustawy niniejszej polecam Moim Ministrom spraw wewnętrznych i handlu.