

Aleg. 191.

SPRAWOZDANIE

komisji drogowej z przedłożenia Wydziału krajowego w przedmiocie budowy drogi łączącej Zakopane z drogami Królestwa węgierskiego, z petycji gości kąpielowych w Zakopanem oraz Towarzystwa tatrzańskiego w sprawie poprawy dróg gminnych.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 17. października b. r. przekazaną została komisji drogowej do sprawozdania prośba gości kąpielowych w Zakopanem i Towarzystwa tatrzańskiego o przedłużenie drogi krajowej nowotarsko-zakopańskiej w kierunku przez Kościelisko-Witów do Chochołowa.

Uchwałą zaś Wysokiego Sejmu z dnia 4. listopada 1889 przydzielono tejże komisji sprawozdanie Wydziału krajowego z 31. października 1889 do l. 47.093, dotyczące się budowy drogi łączącej Zakopane z gościńcami Królestwa węgierskiego.

Gdy obydwie petycje, jakoteż i sprawozdanie Wydziału krajowego, odnoszą się do jednej i tej samej sprawy tj. do połączenia szutrowanych dróg węgierskich dotyczących zachodniej i wschodniej granicy Tatr, stałą i nieprzerwaną linią komunikacyjną, przecinającą w poprzek tę część kraju naszego i przechodzącą przez Zakopane, przeto też razem traktowane i jednym sprawozdaniem objęte być muszą, a które też komisya drogowa w następującej treści Wysokiemu Sejmowi przedłożyć ma zaszczyt:

Niezawodną jest rzeczą, że wybudowanie drogi stałej od zachodniego krańca Tatr w Chochołowie przez Zakopane ku wschodniej granicy od Węgier do Jaworzyny lub Jurgowa, byłoby dla tej okolicy naszych Karpat wielkiej doniosłości pod względem ekonomicznym i handlowym, a dla samego Zakopanego, tego coraz bardziej odwiedzanego i rozwijającego się zdrojowiska krajowego, pierwszorzędnego znaczenia.

Wysoki Sejm licznymi uchwałami powziętymi w ubiegłych sesjach, czy to przeznaczając większe kwoty na rekonstrukcję dróg gminnych, czy to uznaniem drogi nowotarsko-zakopańskiej za krajową, czy poleceniami wystosowanemi do Wydziału krajowego, aby badał i wypracowywał plany i kosztorysy na budowę dróg ku granicy węgierskiej prowadzących, dowodnie okazał, jak bardzo mu zależy na poprawie i ustaleniu łatwych komunikacyj w tej części kraju naszego

Jedyną przeszkodą do urzeczywistnienia tego zamiaru w całości był dotąd i jest obecnie brak dostatecznych funduszy pieniężnych.

Przeznaczane coroczne kwoty na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych nie wystarczają już i tak, dla swej szczupłości, na należyte zasilanie ruchu budowlanego, pod tym względem w ostatnich latach, nawet dotąd w najbardziej zaniedbanych powiatach, coraz bardziej rozwijającego się; z drugiej strony zaś powtarzające się w naszym kraju klęski ekonomiczne zmuszają do możliwego ograniczania wydatków we wszystkich działach krajowego budżetu.

Nie mogąc zatem postępować różnie, jakby było do życzenia, należy zadowolnić się poprawą najpotrzebniejszych komunikacyj.

Komisya drogowa sądzi, że droga z Zakopanego do Chochołowa ma mniejsze znaczenie, aniżeli drogi ku wschodniej granicy węgierskiej leżące, i że na teraz, co do tej drogi, ograniczyć się wypada do badań trasy i wypracowania planów i kosztorysów do mającej nastąpić rekonstrukcyi w najbliższej przyszłości.

Inaczej ma się rzecz co do drogi w kierunku wschodnim od Zakopanego ku Węgrom prowadzącej.

Uchwałą z dnia 2. października 1888, polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu zbadanie drogi od Poronia do Jurgowa pod względem technicznym i przedłożenia na najbliższej sesyi odpowiedniego wniosku.

W wykonaniu tej uchwały przedłożył Wydział krajowy sprawozdanie obejmujące wynik studyów technicznych, tudzież przedwstępnych rokowań z interesowanymi stronami.

Dla połączenia Zakopanego z murowanymi gościńcami węgierskimi do wschodniej granicy Tatr przytykającymi przedstawiają się dwie alternatywy a mianowicie:

- a) od Poronina na drodze krajowej nowotarsko-zakopańskiej do Jurgowa i
- b) z Zakopanego na Jaszczurówkę do Jaworzyny.

Pierwsza z tych dróg mierzy ogółem 14 klm. długości, spina się w drugiej swej połowie po znacznych wyniosłościach i kończy się na granicy nad rzeką Bialką, ztąd do Jurgowa po stronie węgierskiej pozostawałoby jeszcze 2 kl. drogi do budowy.

Drugi projekt obejmuje drogę od kościoła w Zakopanem na Jaszczurówkę do Łysej Polany. Długość tej drogi wynosi 19 klm., z których 3 klm. koło samego Zakopanego zostało w tym roku rekonstruowanych z pomocą funduszu krajowego w myśl uchwał Wysokiego Sejmu z dnia 27. września 1888 roku.

Spadki na tej drodze są łagodne, teren w znacznej części drogi równy, mosty o mniejszej rozpiętości i z tych powodów kosztu budowy tańsze.

Porównując zatem obydwie powyższe drogi pod względem korzyści, jakie z obioru jednego lub drugiego z projektowanych kierunków oczekiwać należy, okazuje się następujący wynik:

Długość drogi z Poronina do Jurgowa wynosi 14 klm., zaś drogi z Zakopanego do Łysej Polany 19 klm. Biorąc miarę z kosztów budowy drogi krajowej Nowotarsko-Zakopańskiej wynosi wydatek na budowę jednego kilometra drogi w tej okolicy około 5000 zł., a to z powodu większej rozpiętości mostów, silniejszych spadków i wzniesień, licznych serpentyn i znaczniejszego wydatku na wywłaszczenie gruntów. Ogół kosztów preliminowano na tej drodze około 65.000 zł.

Warunki budowy drogi z Zakopanego do Łysej Polany są pod wszystkimi powyżej przytoczonymi względami znacznie lepsze. Wydatek na budowę jednego kilometra obliczono w przybliżeniu na 3000 do 4000 zł., a z uwagi, że 3 klm. tej drogi już roku bieżącego rekonstruowanych zostało, pozostaje jako ogólny koszt budowy pozostałej przestrzeni około 55.000 zł. Mimo więc tego, że cała droga jest dłuższą, koszt budowy tejże wyniesie około 10.000 zł. mniej, niżeli drogi Poroniu-Jurgów.

Podczas gdy na cel budowy tej ostatniej drogi ani Wydział powiatowy nowotarski, ani leżące na trasie gminy żadnych dobrowolnych ofiar nie deklarowały, zmniejszają się wydatki preliminowane na budowę drogi z Zakopanego do Łysej Polany o 6000 zł., t. j. o tyle, o ile

wynoszą dobrowolne datki właścicieli większych obszarów w tej okolicy położonych, PP. Władysława hr. Zamoyskiego i Adama Uznańskiego.

Oddalenie Morskiego Oka, tego celu wycieczek tysięcy gości w porze letniej do źródła zakopańskiego przybywających, od Łysej Polany wynosi 10 klm., cała zatem przestrzeń do przebycia wynosi razem 29 klm., obierając kierunek drogi na Jaszczurówkę i Łysą; natomiast długość drogi z Zakopanego na Poronin, Jurgów do Łysej i dalej do Morskiego Oka, wynosi 44 klm., z których 14 klm. przypada na gościńce węgierskie.

Już więc i z tego samego powodu kierunek pierwszy zasługuje na pierwszeństwo, gdyż w takim razie cała droga do najpiękniejszych okolic Tatr pozostaje w granicach naszego kraju.

Z przytoczonych zatem powyżej powodów komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby po przeprowadzeniu ostatecznych rokowań ze stronami bezpośrednio interesowanymi i uzyskaniu bezwarunkowych i ściśle określonych deklaracji i ofiar na cel budowy drogi z Zakopanego do Łysej Polany udzielił potrzebnej dla tej budowy pomocy technicznej oraz znacniejszego zasiłku z funduszu drogowego, na subwencye dla dróg powiatowych i gminnych przez Wysoki Sejm przeznaczonego.

2. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby zbadał pod względem technicznym drogę z Zakopanego na Witów do Chocholowa i na najbliższej sesyi sejmowej przedłożył wnioski co do rekonstrukcyi tej drogi.

Lwów dnia 21. listopada 1889.

J. Męciński w. r.

Przewodniczący:

Wincenty Gnoiński w. r.

Sprawozdawca.

...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...

It goes on to say that

...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...
...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...