

## Aleg. 50

# Sprawozdanie

Wydziału krajowego o projekcie ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

W załatwieniu Sprawozdania komisji drogowej z dnia 23. stycznia 1896. L. s. 1231 powziął Wysoki Sejm na posiedzeniu dnia 31. stycznia 1896. następującą uchwałę:

„Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby, korzystając z poczynionych doświadczeń i zebranych dat, przedłożył na najbliższej sesji Sejmowi wnioski do reformy ustawy drogowej na zasadzie równości rozkładu ciężarów drogowych, jednak bez zmiany podstaw dzisiejszej ustawy“.

W wykonaniu tego polecenia przedkłada Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi projekt nowej ustawy drogowej, opracowany po ścisłym zbadaniu i ocenieniu materiałów w zeszłorocznym sprawozdaniu Wysokiemu Sejmowi przedłożonych.

### I.

Główną myślą przewodnią tego projektu jest jednolity i równomierny rozkład powinności drogowych.

Drogi służą w pierwszym rzędzie dla zaspokojenia pierwotnych potrzeb osobistych wszystkich mieszkańców kraju. Potrzeby te są jednakie, a zatem i pierwotne korzyści z dróg dla wszystkich równe. Tym więc równym korzyściom powinny odpowiadać równe obowiązki. Na tej zasadzie żądać należy od każdego obywatela kraju przedewszystkiem równej prestacji drogowej na podstawie jego siły osobistej.

Jeżeli jednak w pierwszym rzędzie dla zaspokojenia pierwotnych potrzeb wszyscy zarówno z dróg korzystają i z tego tytułu równe powinni ponosić ciężary drogowe, to zaprzeczyć się nie da, że obok użytkowania wszystkim wspólnego korzysta z dróg więcej ten, czyje potrzeby osobiste przechodzą miarę potrzeb pierwotnych, kto więc używa drogi już nie tylko dla swej pierwotnej potrzeby, lecz używa jej także bezpośrednio lub pośrednio jako jednego z czynników wspomagających produkcję. Z tego wynika, że dalszy wymiar ciężarów drogowych oparty być winien na sile po za osobą kontrybuenta będącej tj. na podstawie podatkowej, która jest miarą dochodu kontrybuenta a zatem i zamożności jego.

Na tej zasadzie zamiast prestacji, przepisanych postanowieniem §. 12. obowiązującej ustawy drogowej \*) proponuje Wydział krajowy, aby każda rodzina wzglę-

\*) §. 12. obowiązującej ustawy drogowej w brzmieniu noweli z r. 1885.

Prestacje na rzecz dróg gminnych wymierza się w sposób następujący:

Od każdego numeru domu, położonego w gminie wiejskiej lub na obszarze dworskim i od każdej rodziny a względnie partyi, prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe, a zamieszkałej w gminie miejskiej, odrabiać należy rocznie cztery dni piesze.

Kto opłaca podatek bezpośredni przypisany w gminie lub na obszarze dworskim, uiszcza rocznie prócz prestacji powyższej oznaczonej 3% dodatku do podatków bezpośrednich.

Obszar dworski winien nadto wydać potrzebny do budowy i utrzymania dróg gminnych materiał drewniany, o ile przeciętna wartość tegoż nie przewyższa w ciągu roku 5% dodatków do opłacanych przez obszar dworski podatków bezpośrednich. —

dnie partya, prowadząca samoistne gospodarstwo domowe, a zamieszkała w gminie lub na obszarze dworskim uiszczala rocznie na rzecz dróg gminnych po dwa dni piesze (§. 16) tudzież aby każdy opodatkowany uiszczal rocznie na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych 10% dodatku do podatków bezpośrednich przypisanych mu w gminie lub na obszarze dworskim (§. 24).

W skutek tej kombinacji projekt Wydziału krajowego powołuje do powinności drogowej wszystkich obywateli kraju, a przytem uchyla nierówność tkwiącą w dzisiejszej ustawie drogowej, która przy nakładaniu obowiązków prestacyjnych nie uwzględnia w odpowiedniej mierze różnicy między zasobami mniej lub więcej zaможnych kontrybuentów.

Co się zaś tyczy samych prestacyi w naturze, zaznaczyć musimy, iż przyjęcie tychże odpowiada nie tylko zasadzie powyżej przedstawionej lecz także potrzebom i stosunkom naszym. Kraj nasz bowiem niemal wyłącznie rolniczy, gdzie robocizna jest częstokroć wartością niezamienną, posiada obfity zasób zdolnych rąk do pracy, ktorými z obowiązków drogowych z łatwością i bez żadnej szkody ekonomicznej wywiązać się można.

Nadto zupełne zniesienie prestacyi drogowej, opartej na rodzinie lub innej podstawie osobistej byłoby, jak to wyżej zaznaczyliśmy, niesłuszne, albowiem uwolniłoby od wszelkiego przyczyniania się do pokrycia potrzeb drogowych wszystkich tych obywateli kraju, ktorzy z dróg niewątpliwie korzystają, chociaż podatków bezpośrednich nie opłacają.

Tacy dopełniając obowiązku obywatelskiego osobistą prestacją drogową, przyczyniają się do wspólnego dobra publicznego tem, co dać są w stanie, a tem samem składają dowód, iż są użytecznymi członkami społeczeństwa, które z drugiej strony jest obowiązane używać im opieki i pomocy społecznej (urządzenia sanitarne, edukacja publiczna, bezpieczeństwo publiczne, wymiar sprawiedliwości i t. d.).

Jeżeli zaś gmina ma dostateczne środki lub jest gotową uwolnić swych członków nieopodatkowanych od wszelkiego przyczyniania się do kosztów dróg, to ma do tego sposobność na podstawie projektowanego postanowienia §. 43.

Podnoszony i często powtarzany zarzut przeciw prestacyi w robociznie, iż nie bywa należycie wykonywaną i ulega marnowaniu, nie może się ostać w obec proponowanego przez Wydział krajowy w §. 20. wymiaru roboty, którą uskutecznić może tylko osoba zupełnie do niej uzdolniona (§. 21.) tudzież wobec nałożonego na zarząd drogowy obowiązku czuwania pod odpowiedzialnością jego członków (§. 38), aby robota pomieniona odpowiednio ewentualnie na koszt i niebezpieczeństwo kontrybuenta wykonaną została (§. 22. ust. 1.).

Jeżeli zaś z drugiej strony spotkać się można z twierdzeniem, że obowiązek uiszczania prestacyi w naturze jest bezwzględny, albowiem zmusza każdego do roboty, a więc zmusza do niej i takiego kontrybuenta, który nie może i nie jest w stanie jej wykonać, to zarzut taki upada całkowicie w obec projektowanych postanowień: że Wydział powiatowy uwalnia kontrybuentów w wypadkach godnych uwzględnienia, a w szczególności uwalnia od tej prestacyi osoby pozostające w zupełnym ubóstwie a z powodu wieku lub słabości niezdolne do roboty i nie mające w rodzinie członków do niej zdolnych (§. 23.), że wszyscy inni kontrybucenci do prestacyi obowiązani mogą dać zastępców (§. 21.) albo też wykupić się od niej spłatą jej wartości (§. 18.) i wreszcie że po upływie roku nastąpić może odpisanie zaległości w spłatach powyższych prestacyi (§. 41.).

Tutaj z naciskiem podnieść musimy, że proponowany przez Wydział krajowy zasób w prestacyach drogowych wraz z 10% dodatkiem do podatków bezpośrednich na rzecz dróg gminnych, (wynoszący w przybliżeniu 1,460.000 zł.) jest mniejszy, aniżeli zasób tychże na podstawie dzisiejszej ustawy drogowej, (obliczony w kwocie około 1,700.000 zł.) Zachodzi jednak ta różnica, że równomierny rozkład i obfity zasób w pieniądzech dają możność osiągnięcia lepszych rezultatów w gospodarstwie drogowem nawet środkami mniejszymi

Uwzględniając odrębne stosunki miast większych, zamieniono już nowelą z r. 1885. w tych miastach, które opłacają podatek domowo-czynszowy i dla których wydana jest ustawa budownicza z r. 1882., prestację w robocie na przymusową spłatę ekwiwalentu tej prestacyi. Wiadomo jednak, że i inne miasta co do swych

stosunków ekonomicznych i społecznych nie różnią się od miast, do powyższej kategorii należących. Tyczy się to w szczególności miast, dla których wydaną została ustawa gminna z r. 1889.

W tych więc wszystkich gminach miejskich zaprowadza projekt (§. 43.) ekwiwalent pieniężny zamiast prestacyi w naturze.

W innych gminach ekwiwalent zaprowadzony być może (§. 43. ust. 3.) na wniosek lub po wysłuchaniu Rady powiatowej orzeczeniem Wydziału krajowego w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

W tym względzie wychodzi Wydział krajowy z zapatrywania, że w niektórych gminach podobnie jak w powyższych miastach istnieją częstokroć znaczne różnice co do rodzaju zatrudnienia ludności: w jednych bowiem jest ludność przeważnie handlowa i przemysłowa, której łatwiej przychodzi o pieniądze, w drugich zaś przeważa ludność rolnicza, w której trudniej o zarobek, a więc i gotówkę, — gdzie zatem prestacye w naturze pozostawić należy.

Zwyczajny wymiar dalszych powinności drogowych opiera się w projekcie już wyłączenie na podstawie podatkowej.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ponosi fundusz powiatowy (§. 14. i §. 36. ust. 2.), zaś wydatki na drogi w interesie całego kraju budowane i utrzymywane pokrywa fundusz krajowy (§. 13. i §. 33. ust. 1.).

W tym też względzie nie różni się projekt Wydziału krajowego od odnośnych postanowień ustawy obowiązującej.

Jednak powyższy zwyczajny wymiar powinności drogowych, oparty na zasadzie równomierności i na podziale administracyjnym, okazać się musi w praktyce nieodpowiednim, jeżeli nie będzie uzupełniony na podstawie należycie obmyślanego i właściwie zastosowanego systemu konkurencyjnego. Z dróg bowiem korzystają nie tylko ci, którzy należą do pewnego okręgu administracyjnego, lecz korzystają z nich bądź bezpośrednio bądź też pośrednio także inni zarówno konsumenci jak producenci, gdyż łatwość komunikacyi zmniejsza kosztą przewozu i zniża ceny produktów.

Słuszną zatem jest rzeczą, ażeby oprócz interesowanych w pewnym okręgu administracyjnym przyczyniały się do kosztów dróg także inne czynniki.

Ażeby jednak ciężar drogowy mógł być rozłożony na wszystkie części organizmu społecznego w stosunku do korzyści bezpośrednio lub pośrednio odnoszonych, potrzeba albo ustawy drogowej, przewidującej wszystkie możliwe w tym względzie wypadki specjalne albo też postanowień ogólnych, dających możność reprezentacyom i władzom zastosowania zasady konkurencyjnej w tych wypadkach, w których wymaga tego względ na sprawiedliwość i harmonię gospodarczą. Ponieważ wyliczenie z góry w ustawie wszystkich możliwych wypadków korzystania z dróg publicznych należy do zadań niepodobnych do wykonania, przeto obrał Wydział krajowy w swym projekcie drugi sposób uregulowania i uzupełnienia zwyczajnej powinności drogowej.

Uznając przede wszystkim konkurencyę dobrowolną za najwłaściwszą formę udziału w kosztach dróg, wkłada Wydział krajowy w §. 7. przedłożonego projektu obowiązek na władze zarządzające, ażeby przed założeniem dróg publicznych przeprowadzały pertraktacye ze stronami interesowanemi co do konkurencyi tak na rzecz budowy jak i przyszłego utrzymania. Również żąda Wydział krajowy w §. 30. projektu, ażeby przed wydaniem orzeczenia w sprawie datków konkurencyjnych na rzecz pewnej drogi tentowaną była przedtem ugoda dobrowolna, a dopiero w takim razie, gdy ugoda nie przyjdzie do skutku, aby Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem ustanowił konkurencyę przymusową (§§. 27. i 30.).

Wszakże powyższa konkurencyja dobrowolna względnie przymusowa nie wyczerpuje i nie zapewnia jeszcze należytego rozkładu powinności drogowych i dlatego też przyjmuje Wydział krajowy w projekcie swoim jeszcze dalsze rodzaje konkurencyi i tak:

W myśl §. 13. ust. 2. można ustawą (przy uznaniu pewnej drogi za krajową) nałożyć na powiaty, przez które ta droga prowadzi, obowiązek osobnego przyczyniania się do kosztów jej budowy i przyszłego utrzymania.

Również uprawnioną jest Rada powiatowa z mocy §. 14. ust. 3. nałożyć na gminy i obszary dworskie, przez które droga powiatowa przechodzi, obowiązek przyczyniania się do kosztów budowy lub rekonstrukcyi tej drogi.

Dalej według §. 29. ust. 1. ponosi miejscowa osada, jeżeli droga publiczna przez nią przechodzi, całą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania, spowodowaną szczególnymi potrzebami tejże osady.

Wreszcie przyjmuje Wydział krajowy w projekcie jeszcze inny nader ważny rodzaj konkurencyi w formie zasiłku.

Jeżeli celem konkurencyi na rzecz pewnej drogi jest jednostajne i sprawiedliwe rozłożenie ciężaru drogowego na poszczególne części organizmu społecznego w miarę bezpośredniego korzystania z drogi, to słuszność i wzgląd na harmonię gospodarczą nakazują również uwzględnienie korzyści pośredniej, jaką przynoszą drogi gminne powiatowi, a drogi gminne i powiatowe krajowi — wpływając na rozwój ekonomiczny, który pojawia się między innymi w dotykanej formie zwiększenia dochodu z dodatków na potrzeby krajowe i powiatowe. Na tej więc zasadzie opiera się konkurencyja funduszu drogowego kategorii wyższej na rzecz takiegoż funduszu kategorii niższej.

Projekt Wydziału krajowego zawiera dwa wypadki takiej konkurencyi:

1. Możliwość przyjęcia szczególnie ważnego lub kosztownego przedmiotu drogowego, należącego do drogi kategorii niższej na koszt funduszu kategorii wyższej (§. 6);

2. obowiązek udzielenia (§§. 15. i 25.) z powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 24.) zasiłku na rzecz drogi gminnej i możliwość udzielenia zasiłku z funduszu krajowego (§§. 28., 33. i 34.) na rzecz ważnej i kosztownej drogi powiatowej lub gminnej.

Pierwsze z powyższych postanowień przyjął Wydział krajowy w projekcie zgodnie z brzmieniem dotychczas obowiązującej ustawy, drugie zaś uzupełnił przepisem o możliwości udzielenia zasiłku do utrzymania dróg zbudowanych przy pomocy funduszu krajowego a ważnych dla zakładów i zdrojowisk krajowych lub stacyi klimatycznych jak niemniej przepisem o możliwości zasilenia z funduszu krajowego powiatowych funduszy drogowych, jeżeli powiatowe dodatki na cele drogowe łącznie z 10% stałym dodatkiem przenoszona 20% podatków bezpośrednich, a mimo tego niezbędne potrzeby dróg powiatowych i gminnych miejscowymi zasobami pokryte być nie mogą.

Ostatniem ogniwem przyjętego przez Wydział krajowy systemu konkurencyjnego jest opłata myta za bezpośrednie użycie drogi lub przedmiotu drogowego.

Przeciw wspomnianej opłacie, podnoszone bywają ważne względy, przemawiające za jej zniesieniem. Wydział krajowy nie sądzi jednak, by dzisiaj była ku temu pora; — zatrzymuje więc w projekcie (§. 9.) te opłaty, jakkolwiek w takiej formie, która doprowadzić może z czasem do ich zupełnego zniesienia. Poddaje bowiem rewizyi i kontroli koncesye, wydane na czas nieograniczony, a nadto postanawia, że w przyszłości wszystkie wydatki mytnicze przedłużone być mogą tylko w miarę potrzeby i na stosownie wymierzony okres czasu.

W końcu zaznaczyć wypada, że w wielu powiatach zniesienie powyższego źródła dochodu bez znacznego podniesienia dodatku do podatków musiałoby wpłynąć na pogorszenie stanu wielu dróg, ważnych dla komunikacji publicznej.

Przeprowadziwszy w ten sposób równomierność i jednolitość rozkładu ciężarów drogowych Wydział krajowy nie lędzi się bynajmniej, jakoby zasady powyższe mogły zadowolić wszystkie bez wyjątku w Wysokiej Izbie reprezentowane opinie, albowiem wiadomo powszechnie, że nie masz ustawy, któraby, mając na celu dobro ogółu, odpowiadała zarazem wszystkim częstokroć sprzecznym interesom, a zwłaszcza zapatrywaniom i pojęciom partykularnym. Jeżeli jednak projekt Wydziału krajowego zaprowadza jednolity i równy rozkład ciężarów drogowych tak dla gmin jak i dla obszarów dworskich i usuwa przez to jeden z powodów waśni społecznej, jeżeli pociąga do prestacji tych, którzy z drogi korzystają w miarę pożytku odnoszonego, jeżeli nie obciąża jednych z ujmą dla drugich, jeżeli przysparza niezbędnych dla rozwoju gospodarstwa drogowego środków, jeżeli ściśnia interesy partykularne i ogranicza je do właściwej miary: natenczas przyznać wypadnie, iż projekt ten dąży do tego, ażeby być przeciętnym wyrazem interesów wszystkich warstw społeczeństwa kraju naszego i uczynić zadość zasadzie sprawiedliwości.

## II.

Dalszym fundamentem, na którym Wydział krajowy oparł swój projekt, jest wzmocnienie sił zarządu dróg gminnych.

Pierwszym środkiem do tego celu jest podział tych dróg.

Dotychczasowa ustawa drogowa rozróżnia trzy kategorie dróg publicznych nierządowych tj. drogi krajowe, powiatowe i gminne. Jednak w praktyce wytworzyła się w kraju czwarta kategoria dróg, znanych pod nazwą „ważniejsze drogi gminne“.

Drogi te są budowane jako gościńce bite i są w regule racjonalnie utrzymywane przez Wydział powiatowy na mocy przysługującego mu w myśl §. 27. obowiązującej ustawy drogowej prawa nadzoru oraz z mocy postanowienia §. 28. tejże ustawy, które upoważnia Wydział powiatowy do obejmowania w bezpośredni zarząd administracji dróg gminnych w pewnych wyjątkowych razach.

Wydział krajowy kierując się zatem istniejącym stanem rzeczy, a z drugiej strony chcąc dać możność wytworzenia w przyszłości w całym kraju organicznej sieci ważnych dróg gminnych, przyjmuje w projekcie nową kategorię dróg tj. drogi gminne I. klasy.

W ten sposób projekt ustawy drogowej obejmuje drogi: krajowe (§. 2.), powiatowe (§. 3.), gminne I. klasy (§. 4.) i gminne II. klasy (§. 5.).

Techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych sprawuje Wydział krajowy (§. 34.), dróg powiatowych i gminnych I. klasy Wydział powiatowy (§. 37.), a dróg gminnych II. klasy miejscowy zarząd drogowy (§. 33.), złożony z naczelnika gminy (zamiast dotychczasowej zwierzchności gminnej) i przełożonego obszaru dworskiego.

W miejscowościach, w których nie ma obszaru dworskiego, zarząd drogowy wykonuje zwierzchność gminna względnie magistrat.

Pragnąc, ażeby zarząd powyższy był jak najskuteczniejszy, określa Wydział krajowy w swym projekcie dokładnie kompetencję tegoż zarządu i jego poszczególnych członków.

Tutaj też zaznaczamy, że przez oddanie dróg gminnych I. klasy w administrację Wydziału powiatowego (§. 37.) jak nie mniej przez powierzenie Wydziałowi powiatowemu zarządzania funduszem, powstałym z wykupna względnie spłat prestatyacji drogowej (§. 24. ust. 2.), zakres działania miejscowego zarządu drogowego znacznie się zmniejszy, a przez to usuniętą zostanie jedna z głównych wad obowiązującej ustawy drogowej.

## III.

Opierając się na zasadzie, iż najlepsza nawet ustawa bez skutku pozostanie, jeżeli nie będzie ściśle i sumiennie wykonywana, — proponuje Wydział krajowy w swym projekcie zmiany, dążące do szybkiej i sprężystej administracji.

W tym celu poddaje projekt miejscowe zarządy drogowe pod ściślejszą niż dotąd kontrolę Wydziałów powiatowych (§. 37 ust. 2.), te zaś pod kontrolę Wydziału krajowego (§. 35 ust. 2.), nadając Władzom nadzorującym w wypadkach spostrzeżonych uchybień nie tylko moc użycia środka dyscyplinarnego (§. 38 ust. 9.), żądania odszkodowania (§. 38 ust. 11.) i zarządzenia, co by uznały za stosowne (§. 35 ust. 2. i §. 37 ust. 2.), ale nawet prawo zastąpienia opieszalych zarządów w poruczonych im ustawą poszczególnych czynnościach (§. 14. ust. 2., §. 26. ust. 2. i §. 35. ust. 4.).

Jeżeliby zaś te środki okazały się niedostateczne, uprawnione są władze nadzorujące do objęcia dróg w zarząd bezpośredni (§. 35 ust. 2. i 3. i §. 38. ust. 12.).

Takie atrybucye przyznać wypada władzom nadzorującym, jeżeli sieć dróg powiatowych i gminnych rozwijać się ma podług pewnego planu i systemu i jeżeli w ogóle sprawa komunikacji publicznej wejść ma na tory zgodne z dobrem ogółu.

Aby wreszcie postanowienia, niniejszym projektem objęte, mogły być jak najskuteczniej wykonywane, określa tenże projekt obowiązek władz rządowych do udzielania władzom autonomicznym pomocy egzekucyjnej (§. 41.).

Żądając jednak w projekcie od władz rządowych tej pomocy, wkładamy zarazem na Wydziały powiatowe obowiązek wykazywania zaległości w spłatach prestatyacyjnych z roku poprzedniego najpóźniej do końca grudnia roku następnego z zagrożeniem, że zaległości wspomniane z wyjątkiem spornych niewykazane w powyższym terminie od kontrybuentów drogą egzekucyi żądane być nie mogą (§. 42.).

W końcu dla bliższego określenia szczegółowych postanowień ustawy drogowej oraz wskazania wszystkim interesowanym sposobu wykonywania nałożonych na nie obowiązków, proponuje Wydział krajowy (§. 44), aby c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym wydało potrzebny w tym celu regulamin drogowy.

---

W obec wyłuszczonych zasad i nie wdając się w motywowanie poszczególnych ustępów bądź z owych zasad wynikających bądź doświadczeniem wskazanych uprasza Wydział krajowy:

·/. Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony ·/. projekt ustawy drogowej.

**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi  
wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

We Lwowie dnia 9. grudnia 1896.

Marszałek krajowy:  
*St. Badeni w. r.*

Sprawozdawca:  
*Antoni Jaxa Chamiec w. r.*  
Członek Wydziału krajowego.

# Ustawa

z dnia . . . . . 1897. dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o prestacyach, funduszach i kompetencyi co do dróg publicznych nierządowych.

## I. Ogólne postanowienia.

### §. 1.

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

### §. 2.

Drogami krajowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które ustawa krajowa za krajowe uzna.

### §. 3.

Drogami powiatowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które Rada powiatowa za powiatowe uzna.

### §. 4.

Drogami gminnemi I. klasy są istniejące obecnie drogi gminne, zbudowane przy udziale zasiłku z funduszu krajowego lub powiatowego tudzież te, które na wniosek lub po wysłuchaniu Wydziału powiatowego uzna Wydział krajowy za drogi gminne I. klasy.

### §. 5.

Drogami gminnemi II. klasy są drogi, istniejące w granicach gminy i obszaru dworskiego, do publicznego użytku przeznaczone, a nie objęte §§. 2., 3. i 4. ani też ustawą o publicznych dojazdach kolejowych oraz te, które za drogi gminne II. klasy uznane będą przez Radę gminną za porozumieniem z przełożonym obszaru dworskiego i za zgodą Wydziału powiatowego.

### §. 6.

Mosty, ławy i przewozy nie mniej też budowy sztuczne i wszelkie urządzenia, przeznaczone do uzupełnienia, ochrony lub bezpieczeństwa dróg, uważane będą za przynależności tej drogi, na której lub przy 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 (§§. 4. i 5.) także Rada powiatowa, przyjmując je na fundusz powiatowy.

Co do ponoszenia kosztów budowy i utrzymania grobel i wałów, po których drogi publiczne prowadzą jako też obiektów, robót i urządzeń wodnych, z istnieniem drogi w związku będą-

cych, obowiązują postanowienia ustawy wodnej z dnia 14. marca 1875. dz. u. kr. Nr. 38. wraz z odnośnemi ustawami i przepisami tudzież specjalne umowy, w powyższym przedmiocie prawomocnie zawarte.

### §. 7.

Przed założeniem drogi publicznej, względnie przed uznaniem drogi za krajową, powiatową lub gminną (§§. 2., 3., 4., 5. i 6.) przeprowadzić należy pertraktację ze stronami interesowanymi co do konkurencyi dobrowolnej na rzecz budowy lub rekonstrukcyi i przyszłego utrzymania drogi projektowanej osobliwie zaś co do oddania gruntów i materiałów w tym celu potrzebnych.

Takaż pertraktacja ze stronami interesowanymi winna być przeprowadzoną, zanim powzięte będzie postanowienie co do przełożenia, przebudowania, sprostowania lub zmiany kierunku istniejącej drogi publicznej.

W razie uchylenia się stron interesowanych od stosownej konkurencyi dobrowolnej na rzecz budowy lub rekonstrukcyi potrzebnej dla nich drogi publicznej, ustanowioną być może w drodze właściwej konkurencyi przymusowa (§. 27.).

Przed założeniem lub przeistoczeniem drogi publicznej, mogącej mieć znaczenie dla państwa, winien Wydział krajowy przeprowadzić rokowania z c. k. Rządem, celem przyznania stosownego zasiłku ze skarbu państwa na rzecz jej budowy względnie rekonstrukcyi i przyszłego utrzymania.

Założenie nowej drogi krajowej i powiatowej winno nadto poprzedzić przyzwolenie właściwych władz co do względów politycznych i wojskowych.

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

Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem postanowi, czy założenie nowej drogi publicznej poprzedzić ma jej reambulacja przy udziale delegata władzy politycznej. W razie takiego obchodu deklaracje, tyczące się konkurencyi dobrowolnej stron interesowanych, winne być wciągnięte do protokołu reambulacyjnego.

### §. 8.

Własność nieruchoma na rzecz drogi publicznej (§§. 2., 3., 4., 5. i 6.), stale lub czasowo potrzebna w celu jej budowy i utrzymania a względnie założenia, rozszerzenia, przełożenia, przebudowania, odwodnienia, ochrony i t. p., winna być nabytą w drodze wywłaszczenia według istniejących ustaw i przepisów.

Powyższe postanowienie ma być zastosowane również przy nabyciu potrzebnego na rzecz drogi materiału a mianowicie: kamienia łamanego, żwiru, piasku, gliny i t. p. tudzież przy nabyciu gruntów potrzebnych do produkcyi powyżej wymienionych oraz innych materiałów drogowych nie mniej też do urządzania placów składowych i dojazdów, do stawiania domków mytniczych i w ogóle wznoszenia budynków dla potrzeb, wywołanych budową lub utrzymaniem drogi publicznej.

Jeżeli właściciel przedmiotu wywłaszczonego nie zadowala się wynagrodzeniem, ofiarowaniem mu przez zarząd drogowy lub oznaczeniem przez władzę administracyjną, orzekającą o dopuszczalności wywłaszczenia, może udać się na zwykłą drogę prawa o przeprowadzenie sądowego oszacowania, co jednak nie wstrzymuje wykonania orzeczenia ekspropriacyjnego i oddania przedmiotu wywłaszczonego na rzecz drogi publicznej.



## §. 9.

Zezwolenie na myto jako też i ustanowienie taryfy należy do ustawodawstwa krajowego.

Co do poboru myta na drogach krajowych obowiązuje ustawa z dnia 25. grudnia 1871. (dz. u. kr. Nr. 18 z r. 1872.).

Koncesya na pobór myta: drogowego, mostowego i przewozowego na innych drogach publicznych udzieloną być może na podstawie uchwały Sejmu krajowego i za Cesarskiem zezwoleniem.

Do udzielenia koncesyi na pobór myta kopytkowego potrzeba ustawy krajowej.

Udzielona koncesya mytnicza (ustęp 3. i 4.), której termin upływa, może być przedłużoną, ilekroć zachodzi potrzeba, przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem na dalszy, stosownie wymierzony okres czasu, jeżeli istnieją te same warunki, z powodu których udzielenie koncesyi nastąpiło.

Jeżeliby nie przyszło do porozumienia między Wydziałem krajowym i c. k. Namiestnictwem, sprawa odnowienia koncesyi winna być przedłożoną Sejmowi krajowemu na sesyi najbliższej dla powzięcia uchwały w myśl postanowień o udzielaniu koncesyi mytnicznych.

Wszelkie dotychczasowe prawo do poboru myta, nadane bez terminu na czas nieograniczony, ustanie z końcem 1899. r., jeżeli nie będzie odnowione drogą ustawodawstwa krajowego.

## §. 10.

Zaniechanie drogi krajowej jako takiej nastąpić może tylko na mocy ustawy krajowej, drogi zaś powiatowej lub gminnej (§§. 4. i 5.) na podstawie uchwały Rady powiatowej i za przyzwoleniem Wydziału krajowego i c. k. Namiestnictwa względnie powiatowej władzy politycznej, gdy idzie o zaniechanie drogi gminnej.

Zaniechanie drogi publicznej winno poprzedzić wysłuchanie zdania gmin i obszarów dworskich, które z drogi korzystają tudzież innych stron interesowanych, które przyczyniają się do jej utrzymania, a co do drogi krajowej także zdania Reprezentacyi powiatowej.

Jeżeli miejscowa gmina i miejscowy obszar dworski oświadczą się zgodnie przeciw zaniechaniu drogi gminnej II. klasy, droga ta zaniechaną być nie może.

Zaniechana droga krajowa równie jak zaniechana droga powiatowa lub gminna I. klasy uważaną będzie za drogę gminną II. klasy (§. 5.), jeżeli według zgodnego zdania gminy i obszaru dworskiego zachowaną być winna dla użytku publicznego.

## §. 11.

Grunt drogi zaniechanej, niepotrzebny do założenia lub urządzenia drogi publicznej tej samej lub innej kategorii, sprzedanym będzie na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do której droga ta należała, w regule właścicielom bezpośrednio z drogą stykających się gruntów w miarę ich z nią stykania się.

Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych (§§. 4. i 5.), po zadecydowaniu zaniechania drogi, zarządzi natychmiast oszacowanie jej przez znawców nieinteresowanych, następnie zawiadzie o zapłacenie ceny szacunkowej tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60. od zawiadzenia złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytacyę.

## §. 12.

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

## II. Szczegółowe postanowienia.

### A) Pokrycie kosztów.

## §. 13.

Koszta budowy i utrzymania drogi krajowej ponosi fundusz krajowy.

Czy i w jakiej mierze powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do tych kosztów, oznaczonem będzie przy uznaniu drogi za krajową (§. 2.) w każdym poszczególnym wypadku ustawą krajową.

## §. 14.

Koszta budowy i utrzymania drogi powiatowej ciężą przede wszystkim na funduszach właściwego powiatu, a Rada powiatowa winna corocznie uchwalać dotację potrzebną do utrzymania tych dróg w dobrym stanie §. 36. ust. 2.

Jeżeliby Rada powiatowa ociążała się z dopełnieniem tego obowiązku, a stąd sprawa komunikacji doznawała uszczerbku, natenczas Wydział krajowy po zbadaniu i stwierdzeniu takiego stanu rzeczy, wstawi w budżet powiatowy potrzebną na cel powyższy kwotę i nałoży na jej pokrycie dodatki do podatków bezpośrednich a to w granicach zakreślonych §. 23. ustawy o Reprezentacji powiatowej.

Czy i w jakiej mierze gminy i obszary dworskie, przez które droga powiatowa przechodzi, jeszcze osobno przyczyniać się mają prestacyami do kosztów jej budowy lub rekonstrukcji, oznaczy Rada powiatowa.

## §. 15.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych I i II. klasy (§§. 4. i 5.) tak na gruntach gminy jak obszaru dworskiego mają być pokrywane prestacyami (§§. 16. i 19.) i zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych, który dla dróg gminnych II. klasy w takim tylko razie udzielony będzie, jeżeli dochody z innych źródeł, przeznaczonych specjalnie na rzecz tych dróg, nie wystarczają na pokrycie niezbędnych potrzeb (§. 25. ust. 2.).

## §. 16.

Prestacje na rzecz dróg gminnych (§§. 4. i 5.) wymierza się w sposób następujący:

1) Od każdej rodziny względnie partyi, prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe, a zamieszkałej w gminie lub na obszarze dworskim, odrabiać należy rocznie dwa dni piesze.

2) Zarządowi drogowemu wolno będzie, w razie uznanej przez niego potrzeby, zamienić niewykupioną (§. 18.) robotę pieszą na ciągłą w stosunku dwóch dni pieszych do jednego dnia ciągłego.

Drogą tej zamiany żądać można roboty ciągłej tylko od kontrybuenta posiadającego bydło zaprzężne.

3) W razie kosztowniejszej budowy lub rekonstrukcji drogi gminnej, służy Radzie powiatowej prawo nałożenia na kontrybuentów odnośnej miejscowości obowiązku uiszczania prestacyi nadzwyczajnej w granicach zwykłego wymiaru rocznego aż do ukończenia budowy drogi.

Od uchwały nakładającej prestacyę nadzwyczajną odwołać się można do Wydziału krajowego w sposób przepisany postanowieniem §. 49. ust. 2. ustawy o Reprezentacyi powiatowej.

#### §. 17.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej (§. 16.) służyć będą spisy rodzin względnie partyi.

Spisy takie układane będą pod kontrolą Wydziału powiatowego przez miejscowy zarząd drogowy (§. 38.) co lat trzy według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31. grudnia.

#### §. 18.

Każdy obowiązany do prestacyi w robocie (§. 16. ust. 1. i 3.) może się od niej wykupić spłatą jej wartości na podstawie ceny ustanowionej przez Radę powiatową (§. 36. ust. 4.) a to w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia ceny wykupna (§. 38. ustęp 5.).

#### §. 19.

Jaka część z pozostałych (§§. 16. i 18.) do odrobienia prestacyi ma być użytą na rzecz dróg gminnych I. klasy, a jaka na rzecz dróg gminnych II. klasy, oznaczy Wydział powiatowy z uwzględnieniem długości i potrzeb tych dróg w każdej miejscowości.

#### §. 20.

Przy wykonywaniu prestacyi pieszej i ciągłej winna być ile możności wskazana robota, jaka w jednym dniu ma być uskutecznioną.

Prestacyę w naturze ogranicza się na terytoryum gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość: wolno wszakże zarządowi drogowemu użyć roboty ciągłej do dostawy materiałów, znajdujących się w innej miejscowości z warunkiem, że dostawa ta uskutecznioną być może w ciągu jednego dnia.

#### §. 21.

Jeżeli kontrybuent nie chce lub nie może wykonać osobiście robocizny prestacyjnej, natenczas zastąpić go może w uiszczeniu powinności drogowej tylko osoba zupełnie uzdolniona do tej roboty.

Osoby, które nie ukończyły ośmnastego roku życia albo też wskutek starości lub kalectwa niezdolne są do roboty, nie mogą zastępywać nikogo w odbywaniu powinności drogowej.

#### §. 22.

Prestacya w naturze w terminie niewykupiona i mimo wezwania zarządu drogowego wcale nie odrobiona (§§. 16., 18. i 19.) lub nieodpowiednio uskuteczniiona (§. 20.) będzie wykonaną w miarę potrzeby na koszt i niebezpieczeństwo obowiązanego.

Nieużyte w ciągu roku prestacye mają obowiązani do dni 30 po ukończonym roku spłacić według ceny wykupna (§. 36. ust. 4. i §. 38. ust. 5.), a kwotę pieniężną stąd powstałą naczelnik gminy od członków tejże, a przełożony obszaru dworskiego od członków tegoż obszaru wnieść mają najpóźniej w ciągu dalszych dni 15 do kasy Wydziału powiatowego na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 24.).

#### §. 23.

Za uiszczanie prestacyi drogowej od rodziny względnie partyi (§. 16.) odpowiedzialną jest głowa tejże.

Osoby ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych wolne są od prestacyi drogowej (§. 16.).

Nadto uwalnia Wydział powiatowy kontrybuentów od prestacyi drogowej w wypadkach godnych uwzględnienia. Tyczy się to szczególnie osób zostających w zupełnem ubóstwie a z powodu wieku lub słabości niezdolnych do roboty i nie mających w rodzinie członków do niej zdolnych.

#### §. 24.

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza rocznie na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych 10% dodatku do podatków bezpośrednich, przypisanych mu w gminie lub na obszarze dworskim (w gminie katastralnej).

Do powiatowego funduszu dróg gminnych wpływają także dochody z wykupna względnie ze spłaty prestacyi, przeznaczonych dla dróg gminnych I. i II. klasy (§§ 18. i 22.) tudzież dochody z innych źródeł, przeznaczone na rzecz tego funduszu.

#### §. 25.

Z powiatowego funduszu dróg gminnych pokrywane być mają potrzeby dróg gminnych I. klasy, nieopędzone prestacyami (§. 19.).

Z funduszu tego pokrywane być mają również niedobory miejscowych funduszy dróg gminnych II. klasy udzieleniem odpowiedniego zazilku (§. 15.) zwłaszcza na opędzenie kosztów materiału, potrzebnego do utrzymania lub odbudowania mostów na tych drogach nie mniej innych wydatków koniecznych do utrzymania tych dróg w stanie do komunikacyi publicznej przydatnym.

#### §. 26.

Jeżeli zwyczajne zasoby powiatowego funduszu dróg gminnych nie pokrywają wydatków połączonych z budową i należytem utrzymaniem dróg gminnych I. klasy tudzież niedoborów miejscowych funduszy dróg gminnych II. klasy, obowiązana jest Rada powiatowa uchwalić dotacyę (§. 36. ust. 3.), potrzebną dla uzupełnienia powyższych zasobów i nałożyć na ten cel w braku innych funduszy stosowne dodatki do podatków bezpośrednich.

Jeżeliby rada powiatowa ociągała się z dopełnieniem tego obowiązku, natenczas postąpić należy w sposób przewidziany w ustępie 2. §. 14. co do dróg powiatowych.

#### §. 27.

Na strony interesowane, uchylające się od dobrowolnego udziału w kosztach budowy lub rekonstrukcyi (§. 7. ust. 3.) potrzebnej dla nich drogi publicznej nałożoną być może, po zbadaniu stanu rzeczy i wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, niezależnie od innych prestacyi osobna konkurencya przymusowa w pieniądzech lub w naturze a to orzeczeniem wydanem przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Do obowiązkowego udziału w kosztach powyższych powołani być mogą tylko interesowani, korzystający z drogi lub mostu bez względu na granice osad i powiatów.

Stopień korzyści z drogi i wysokość datku konkurencyjnego oznaczone będą z uwzględnieniem okoliczności, miarę interesu komunikacyjnego wykazujących, a przedewszystkiem na podstawie przybliżonego obliczenia fur względnie średniej wagi ładunków po drodze lub moście przewożonych względnie przewozić się mających.

Datki konkurencyjne wpływają do właściwego funduszu drogowego na rzecz drogi lub przedmiotu drogowego, dla których są przeznaczone.

## §. 28.

Do budowy albo rekonstrukcyi drogi powiatowej lub gminnej I. klasy, mającej doniosłe znaczenie pod względem komunikacyi, a zbyt kosztownej dla powiatu, udzielony być może zasiłek z funduszu krajowego z zastrzeżeniem dopełnienia warunków przez Wydział krajowy przepisanych.

Jeżeli droga, zbudowana lub uregulowana przy pomocy zasiłku z funduszu krajowego, nie jest utrzymywaną w należytem stanie, zaradzi temu Wydział krajowy i w razie potrzeby zastosuje środki przewidziane w §. 14. ust. 2., §. 26. ust. 2. i §. 35. ust. 2. i 3.

Wyjątkowo udzielony być może zasiłek z funduszu krajowego także na rzecz utrzymania dróg powiatowych lub gminnych, zbudowanych przy pomocy funduszu krajowego, a ważnych dla zakładów przez kraj utrzymywanych, dla zdrojowisk krajowych lub stacyi klimatycznych.

Jeżeli powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich, uchwalone przez Radę powiatową na cele drogowe w powiecie, łącznie z 10% stałym dodatkiem przenoszą 20% tychże podatków, a mimo tego niezbędne potrzeby dróg powiatowych i gminnych własnymi zasobami powiatu i konkurencyą stron interesowanych pokryte być nie mogą, natenczas przyznana być może po zbadaniu stanu rzeczy stosowna pomoc z funduszu krajowego dla zasilenia powiatowych funduszy drogowych (§. 24. i §. 36. ust. 2.)

## §. 29.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa lub gminna publiczna 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 stąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada analogicznie do postanowień ustawy gminnej względnie ustawy o obszarach dworskich co do zakładania i utrzymywania ulic, placów i t. p. tudzież pokrycia kosztów odnośnych.

Wyjątek od powyższego pravidła zrobić może Wydział krajowy co dróg krajowych, przyjmując część onych kosztów na fundusz krajowy w przypadku uwzględnienia godnym, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych publicznych, przyjmując ją w takimże razie na fundusz powiatowy względnie powiatowy fundusz dróg gminnych.

## §. 30.

Jeżeli przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne lub użytkowanie kopalni i kamieniołomów albo też eksploatacyja lasów nieomyconą drogą powiatową lub gminną (§§. 4. i 5) niezwykle sposobem zużywa, obowiązany będzie odnośny przedsiębiorca względnie posiadacz przedmiotu przewożonego do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Wysokość powyższych datków i sposób ich uiszczenia należy oznaczyć dobrowolną ugodą między Wydziałem powiatowym a stroną.

Jeżeli 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 względnie posiadacza przedmiotu przewożonego powiększa kosztą jej utrzymania, przyczem obok innych sposobów obliczenia przypadającego datku przystać można także za podstawę do obrachowania tegoż przybliżoną ilość fur drogą zużywających z uwzględnieniem przypuszczalnego dochodu, jakoby mógł być uzyskany w razie zaprowadzenia na niej opłat mytnicznych w stosunku do jej długości.

Powyższy datek ma być opłacany także za zużycie drogi (§§. 2., 3., 4. i 5) omyconej, jeżeli fura nie przejeżdża przez rogatkę, postawioną dla poboru myta drogowego.

Znajdujące się na drodze myto mostowe lub przewozowe nie uwalnia od datku z powodu niezwykłego zużycia drogi samej.

### §. 31.

Jeżeli komunikacja przez wypadki elementarne jak n. p. zasy py śniegowe, powódzie i t. p. została zagrożoną lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki za wynagrodzeniem mieszkańcy osady (gminy i obszaru dworskiego) najbliższej miejsca, w którym robota ma być wykonana.

Rada powiatowa oznaczy okrąg osad, które i kolejny porządek, w jakim osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót.

Stosunek, w jakim mają być dostarczeni robotnicy z gminy i obszaru dworskiego, stanowiących jedną miejscowość, oznaczy wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

Wynagrodzenie za robotę oznaczy Wydział krajowy co do dróg krajowych, a Wydział powiaty co do dróg powiatowych i gminnych I. klasy.

### §. 32.

Dochód z myta i przewozów służy do utrzymania tych dróg, na których się te myta i przewozy znajdują.

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

Jeżeli gmina pobiera myto kopytkowe na potrzeby dróg, ulic i placów, dochód z tego źródła nie może być obrócony na żaden cel inny.

*B) O zakresie działania Reprezentacji i Władz w sprawach drogowych, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzednich.*

### §. 33.

Sejm krajowy stanowi uchwałą:

1. o funduszach potrzebnych do budowy i utrzymania dróg krajowych;
2. o dotacyi z funduszu krajowego na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych (§. 28.).

### §. 34.

Wydział krajowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg krajowych;
2. przeznacza z dotacyi przez Sejm uchwalonej (§. 33. ust. 2.) zasiłki bezwrotne i pożyczki na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 28.).

### §. 35.

Wydział krajowy prowadzi w granicach niniejszej ustawy naczelny nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem wszystkich innych dróg publicznych nierządowych tudzież nad ich funduszami, wydaje potrzebne w tym celu instrukcje tak administracyjne i rachunkowe jakoteż techniczne i czuwa nad ściśłym wykonaniem przepisów istniejących.

Jeżeli Wydział powiatowy zaniedbuje bądź drogi powiatowe bądź drogi gminne I. klasy lub nie wykonuje należyte nadzoru nad drogami gminnymi II. klasy albo w sposób nieodpowiedni używa prestaty i funduszków drogowych, natenczas

Wydział krajowy wydaje stosowne zarządzenia, a w razie potrzeby przez siebie uznanej, ustanowi za zgodą, politycznej władzy krajowej na koszt powiatu własny organ w celu zastępowania Wydziału powiatowego.

Również może Wydział krajowy, w razie potrzeby przez siebie uznanej, objąć w zarząd własny budowę i utrzymanie drogi powiatowej lub gminnej I. klasy, przy czem oznaczy kwotę, która w takim razie z funduszków powiatowych względnie z powiatowego funduszu dróg gminnych w czasie trwania tego zarządu ma być oddaną do dyspozycyi Wydziału krajowego wraz z dochodami przeznaczonymi specjalnie na rzecz drogi odnośnej.

Jeżeli Rada powiatowa nie ustanowi w czasie właściwym cen wykupna względnie spłaty prestacyi pieszej (§. 36. ust. 4.), natenczas dokona tej czynności Wydział krajowy.

Wydział krajowy rozstrzyga spory między Radami powiatowemi co do potrzeby i kierunku dróg powiatowych (§. 3.), dalej spory między Wydziałami powiatowymi co do potrzeby i kierunku nowych dróg gminnych I. klasy (§. 4.), rozstrzyga w razie niezgodności zdań między gminą i obszarem dworskim względnie gminami i obszarami dworskimi z jednej a Wydziałem powiatowym względnie Wydziałami powiatowymi z drugiej strony co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy (§. 5.) i w ogólności rozstrzyga spory drogowe w drodze odwołania się doń wniesione.

#### §. 36.

Rada powiatowa stanowi:

1. o budowie i kierunku drogi powiatowej, a odnośne uchwały swoje podaje do wiadomości Wydziału krajowego;
2. o funduszach potrzebnych do budowy i utrzymania dróg powiatowych (§. 14.);
3. o dotacyi potrzebnej na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 26.);
4. uchwałą, w czasie właściwym powziąć się mającą, o cenach wykupna względnie spłaty prestacyi pieszej.

#### §. 37.

Wydział powiatowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych tudzież dróg gminnych I. klasy (§. 4.) i o ile to uzna za potrzebne, porucza wskazane przez siebie czynności odnośne miejscowemu zarządowi dróg gminnych II. klasy;
2. nadzoruje miejscowe zarządy drogowe co do budowy i utrzymywania dróg gminnych II. klasy i kieruje odnośnemi czynnościami tychże zarządów (§. 38.), a w razie zaniedbania zarządza, co uzna za stosowne;
3. zarządza powiatowym funduszem dróg gminnych, przedkłada corocznie Radzie powiatowej preliminarz potrzeb, które z tego funduszu mają być pokryte i wyznacza zasiłki w myśl §. 25.;
4. kieruje budową i sprawuje nadzór nad utrzymaniem drogi krajowej, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzona;
5. orzeka w braku porozumienia między gminą a obszarem dworskim tudzież między sąsiednimi gminami i obszarami dworskimi co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy;
6. rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych II. klasy;
7. orzeka w sprawach naruszenia całości drogi publicznej i przywrócenia jej do pierwotnego stanu;
8. w razie zaniechania drogi powiatowej lub gminnej przeprowadza całą czynność §. 11. przepisaną;

9. podaje do wiadomości miejscowego zarządu drogowego uchwałę Rady powiatowej względnie Wydziału krajowego co do ceny wykupna względnie spłaty prestacyi pieszej (§. 35. ust. 4., §. 36. ust. 4. i §. 38.).

#### §. 38.

Zarząd dróg gminnych II. klasy (miejsowy zarząd drogowy) składa się z naczelnika gminy i przełożonego obszaru dworskiego.

W miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy, miejscowy zarząd drogowy należy do zakresu działania zwierzchności gminnej względnie magistratu.

Miejscowy zarząd drogowy prowadzi całą techniczną i ekonomiczną administrację dróg gminnych II. klasy, do niego należy staranie, aby te drogi w dobrym stanie były utrzymywane.

Tenże zarząd kieruje budową i dozoruje utrzymania drogi gminnej I. klasy w granicach odnośnej miejscowości, o ile mu ta czynność przez Wydział powiatowy została powierzona (§. 37. ust. 1.).

Miejscowy zarząd drogowy ogłasza corocznie w czasie właściwym cenę wykupna względnie spłaty dnia pieszego (§. 18. i §. 22.).

Naczelnik gminy z tejże, a przełożony obszar dworskiego z tegoż obszaru sprowadzają na miejsce roboty kontrybuentów, uiszczających prestacyę w naturze również dostarczają robotników do wykonywania robót, spowodowanych wypadkami elementarnymi (§. 31.).

Tak samo obowiązani są oni zbierać od kontrybuentów pieniądze uiszczane tytułem wykupna względnie spłaty prestacyi drogowej i wносить je niezwłocznie do kasy Wydziału powiatowego na rzecz właściwego funduszu.

Sposób, w jaki miejscowy zarząd drogowy i tegoż poszczególni członkowie sprawować mają czynności, należące do ich zakresu, oznaczy wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

Na każdego członka zarządu drogowego, przekraczającego lub zaniedbującego swe obowiązki w sprawach administracji dróg gminnych, nakładać może Wydział powiatowy kary aż do 20. zł. w. a.

Kary te wpływają na rzecz funduszu ubogich za pośrednictwem Wydziału powiatowego.

Każdy członek miejscowego zarządu drogowego odpowiedzialny jest za szkodę, wyrządzoną funduszowi drogowemu wskutek zaniedbania swego obowiązku.

Jeżeliby zarząd drogowy nie utrzymywał dróg gminnych II. klasy w dobrym stanie lub używał w sposób nieodpowiedni prestacyi i funduszy drogowych, natenczas Wydział powiatowy ma zarządzić temu w sposób stosowny, a w szczególności winien tenże w miarę potrzeby a za zgodą politycznej władzy powiatowej objąć bezpośredni zarząd dróg rzeczonych, w którym to razie rozporządzać będzie prestacyami nie mniej też dochodami z myta lub innymi funduszami dla tych dróg przeznaczonymi.

Wszelkie spory i zażalenia, dotyczące objęcia dróg gminnych II. klasy w zarząd Wydziału powiatowego, rozstrzyga Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

#### §. 39.

Zezwolenie na postawienie lub przeniesienie rogatek równie jak rozstrzyganie sporów co do uwolnienia od myta należy do władz rządowych stosownie do istniejących przepisów.

#### §. 40.

Władze polityczne mają prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać nie mniej,



aby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie cierpiało. W razie więc takiego zaniedbania zażądają zarządzenia od organu sprawującego dozór bezpośredni, a w razie niebezpieczeństwa, gdy krok ten zostanie bezskutecznym, zarządzą stosowne środki do naprawy drogi na koszt zobowiązanych i właściwy organ bezzwłocznie o tem zawiadomia.

#### §. 41.

Wszelkie należności, przypadające na podstawie tej ustawy tudzież koszta postępowania wykonawczego, gdy nie są uiszczone w terminie, ściągnięte będą drogą egzekucyi politycznej podług istniejących ustaw i przepisów.

Zaległości w spłatach prestacyi drogowych, o ile nie będą mogły być ściągnięte przez naczelnika gminy do dni 30 po ukończeniu roku równie jak zaległości powyższe, ciężące na obszarze dworskim, wykazywane będą przez Wydział powiatowy w regule do końca marca każdego roku następnego politycznej władzy powiatowej do ściągnięcia w sposób przepisany, dla ściągania zaległości podatkowych.

Odpisanie zaległości w spłatach prestacyi drogowych nastąpić może na podstawie uchwały Rady powiatowej.

Prawomocne uchwały, orzeczenia i rozporządzenia, wydane na podstawie niniejszej ustawy, egzekwowane będą na żądanie właściwej władzy autonomicznej przez polityczną władzę powiatową.

#### §. 42.

Zaległości w spłatach względnie wykupnie prestacyi drogowych z roku poprzedniego, niewykazane najpóźniej do końca grudnia roku następnego władzy politycznej do ściągnięcia, od kontrybuentów żądane być nie mogą. Wyjątek w tym względzie stanowią zaległości sporne, które po prawomocności orzeczenia także później egzekwowane być mogą.

#### §. 43.

Ustawa drogowa nie obowiązuje miast Lwowa i Krakowa, zaś w gminach miejskich, dla których wydaną została ustawa budownicza z dnia 28. kwietnia 1882. r. (dz. u. kr. Nr. 77.) lub ustawa gminna z dnia 13. marca 1889. r. (dz. u. kr. Nr. 24.), obowiązuje z tą odmianą zasadniczą, że prestacye w §. 16. wymienione, zamienione będą wedle ceny, przez Radę powiatową ustanowionej, na pieniądze, a wypadającą z tej zmiany kwotę pieniężną rozłoży Rada gminna na podstawie podatków bezpośrednich na wszystkich w gminie opodatkowanych.

Jaka część ekwiwalentu ma być użyta na rzecz dróg gminnych I. klasy a jaka na rzecz dróg gminnych II. klasy, oznaczy corocznie Wydział powiatowy analogicznie do postanowienia §. 19.

W innych gminach na wniosek lub po wysłuchaniu Rady powiatowej zaprowadzony być może powyższy ekwiwalent pieniężny orzeczeniem Wydziału krajowego, wydanem w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

#### §. 44.

W granicach tej ustawy oraz innych odnośnych ustaw i przepisów obowiązujących wyda c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym wykonawczy regulamin drogowy mający zarazem obejmować szczegółowe postanowienia o potrzebnych terminach w poszczególnych czynnościach administracyjnych i o współdziałaniu władz rządowych w czuwaniu nad dobrym stanem dróg publicznych nierządowych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wydaję załączoną %/ ustawę drogową i postanawiam co następuje:

Art. I.

Niniejsza ustawa o prestacyach, funduszach i kompetencyi co do dróg publicznych nierządowych obowiązywać będzie od dnia 1. stycznia 1898. roku.

Równocześnie utraci moc obowiązującą ustawa drogowa z dnia 18. sierpnia 1866. r. dz. u. kr. Nr. 15. z r. 1867. tudzież nowela do tej ustawy z dnia 7. lipca 1885. r. dz. u. kr. Nr. 39.

Art. II.

Ustawa niniejsza ma mieć zastosowanie do odnośnych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych z dnia 15. kwietnia 1881. r. dz. u. kr. Nr. 46. i noweli do tej ustawy z dnia 9. marca 1888. r. dz. u. kr. Nr. 38.

Art. III.

Przeprowadzenie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

---